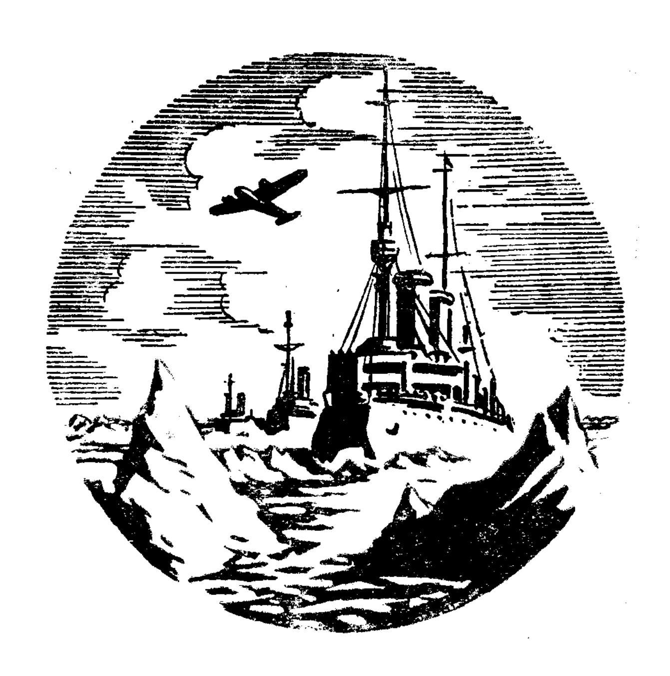
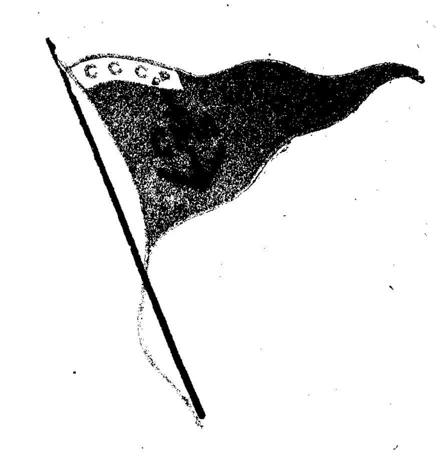
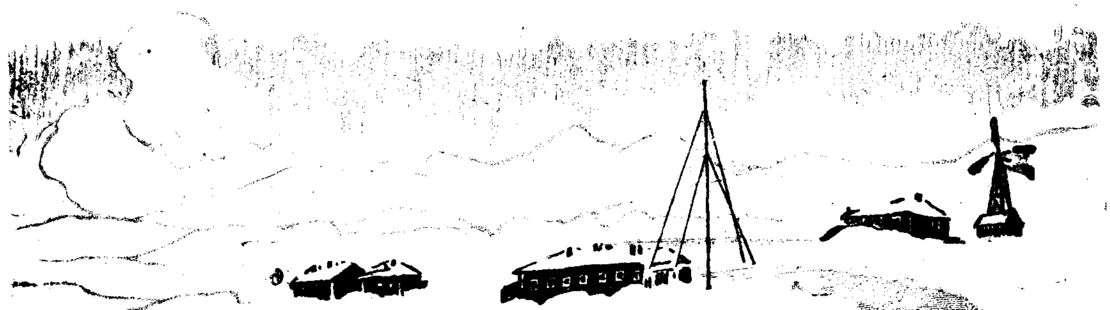
Советская Арктика



№

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●

П. ШИРШОВ
**Зам. Начальника
Главсевморпути**

ОБЕСПЕЧИМ УСПЕХ АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ 1939 года*

Решения XVIII съезда партии поставили перед работниками Главсевморпути большую, ответственную и почетную задачу — превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Освоение Северного морского пути открывает широкую дорогу для дальнейшего расцвета советского Севера. Вместе с тем, Северный морской путь имеет существенное оборонное значение, он может и будет служить надежной внутренней морской магистралью для наших судов, на случай любых внешнеполитических осложнений.

Задача практического освоения северных морей была поставлена партией и правительством перед советскими полярниками еще в 1932 году, в момент организации Главного управления Северного Морского пути.

По личной инициативе товарища Сталина было организовано единое управление, которому правительство поручило руководство всеми работами на нашей арктической трассе. Сейчас решениями XVIII съезда ВКП(б) работа Главсевморпути поднята на еще более высокую ступень, поставлены грандиозные задачи.

Партия и правительство, вся советская страна оказывали и оказывают нам всемерную поддержку. Несколько миллиардов рублей вложено на освоение Северного морского пути и Крайнего Севера. Ясно, что на эти деньги можно было выстроить и новый город Игарку, и организовать сеть полярных станций, радиоцентров, и подготовить армию квалифицированных полярных работников.

Все условия для быстрейшего выполнения наказа XVIII съезда партии у нас есть налицо. В ближайшие годы Северный морской путь может быть и будет превращен в нормально действующую магистраль.

Что нужно для этого?

Нужен собственный транспортный и ледокольный флот. В навигацию этот флот должен выходить здоровым, крепким. Социалистическая промышленность дает нам такой ледокольный флот и первейшая

---

* Речь на партийно-политическом совещании Главсевморпути в г. Пушкино 17—19 июня 1939 г.

обязанность работников Севморпути содержать его в должном порядке. Постановления Совнаркома правильно отмечают, что до последнего времени ледокольный флот работал на износ. В результате вредительства, имевшего место в Главсевморпути, до сих пор еще не закончено строительство Мурманского судоремонтного завода. Только весной этого года, наконец, утвержден технический проект и генеральная смета строительства. Только теперь мы можем заявить правительству, что в 1940 г. завод будет пущен в эксплоатацию.

Ежегодно весной начинается у нас одна и та же пожарная горячка с судоремонтом. Ленинградским работникам памятны недавние горячие дни с постановкой в док ледокола «Ленин». Поставить его в док удалось только после вмешательства правительства. Почему это так получается? Потому что мы пока еще не имеем собственной судоремонтной базы, а морские заводы достаточно перегружены другими работами.

Мы можем разрабатывать хорошие графики, но прежде всего надо обеспечить хороший и своевременный ремонт судов. В этом году судоремонт задержался в значительной мере из-за того, что Морским управлением Главсевморпути был неправильно составлен план ремонта. Объем судоремонта по отдельным ледоколам был явно занижен. Сознательно проводилась одна линия: лишь бы поставить ледокол в док, а там уже будем ремонтировать все, что надо.

К сожалению партийные организации на судах прошли мимо очковтирательской практики составления неправильных, заниженных дефектных ведомостей, чем в конечном счете ввели в заблуждение руководящие правительственные органы.

Мы не должны допускать, чтобы неправильности планирования создавали нам горячку с ремонтом ледоколов.

Другая ближайшая задача — сооружение портов и топливных баз. Для того, чтобы осваивать по-хозяйски Северный Морской путь, нам нужны не сложные гидротехнические сооружения, а небольшие порты упрощенного типа, которые обеспечили бы быструю бункеровку судов углем и быстрое проведение погрузо-разгрузочных работ. Сейчас наши порты никак не могут отвечать самым элементарным требованиям, в частности, по снабжению арктического флота углем.

В навигацию 1937 г. в результате гнусной работы врагов народа была заморожена часть флота. Отсутствие на трассе топливных баз, которым воспользовались враги народа, было одной из причин провала навигации 1937 г.

Несмотря на то, что в системе Главсевморпути много людей занималось всякими геологическими работами, тратили на это дело десятки миллионов рублей государственных средств, до сих пор мы не имеем хороших топливных баз. Миллионы разбрасывались вредительски. Вместо того, чтобы сосредоточить внимание геологов, сконцентрировать средства и силы на решение основной задачи — изыскание топливных баз по трассе Северного Морского Пути,— силы и средства распылялись в геологических поисках, проводимых по всей территории Советского Севера, иногда на тысячи километров от трассы. Ни одно из найденных месторождений не было разведано.

Сейчас геологи ведут усиленные разведки на уголь и нефть. Угольные базы для трассы Северного Морского пути должны быть изучены и освоены в кратчайшие сроки.

Во всей нашей работе не следует забывать научно-исследовательский характер арктических навигаций. Северный морской путь — это

путь не по Черному или Средиземному морям. Наша трасса отличается от любой другой наличием ледового покрова. Это серьезный противник, с которым приходится каждодневно встречаться и бороться. Победить льды можно только в том случае, если мы научимся грамотно, научно с ними бороться.

В воинской части, решая любую тактическую задачу, каждый командир считает своим долгом изучить силы противника. Точно также при решении стратегических задач арктической навигации, мы обязаны настойчиво изучать нашего противника — ледовый покров.

Прежде всего необходимо обеспечить хорошую ледовую разведку самолетами и судами, которая бы заранее освещала ледовое состояние по пути судов. Ледовая разведка должна дать основание для составления хороших, доброкачественных, основанных на точных данных, ледовых прогнозов и информации. Без этого нельзя правильно строить график навигации и правильно его осуществлять.

К сожалению, количество судов, необходимых для гидрографических и гидрологических работ, сейчас крайне недостаточно. Любопытно, что еще летом 1938 г. Арктический институт добивался закладки хотя бы двух новых деревянных ботов. Тогда все организации отказывались принять этот заказ. Главное Управление Севморпути тоже отказалось. А сейчас выясняется, что у нас есть хорошие мастерские, которые при небольших вложениях смогут выпустить в ближайшее время не два, а восемь деревянных судов. И не надо их закупать за границей.

Это лишний пример организационной неразберихи, которая существовала в Главсевморпути.

Начиная борьбу за решение большой задачи, поставленной перед нами партией и правительством, мы должны внимательно просмотреть свое собственное хозяйство, учесть все резервы, все возможности и по-хозяйски использовать их.

В чем корень существенных недочетов работы Главсевморпути? Достаточно отчетливо они отмечены в известных решениях Совнаркома Союза.

Основные недостатки — это полное пренебрежение к организационным вопросам и отсутствие перспективного планирования работы Главсевморпути. Каждый наш отдел и управление стряпали в свое время планы, все они склеивались и получалась некая видимость единого плана. А на самом деле целеустремленного единого плана борьбы за освоение трассы Севморпути, которому бы было подчинено все наше хозяйство, все отрасли работы, такого плана не было.

На крайне низком уровне находилась в Севморпути организационная работа. Примеров организационной неразберихи можно привести сколько угодно. К сожалению, эта неразбериха сказалась и на подготовке навигации 1939 г.

Успешная подготовка навигации зависит, прежде всего, от своевременности судоремонта и завоза товаров.

Как обстоит дело сейчас?

С судоремонтом положение попрежнему напряженное. Возможно, что ряд судов вначале выпадет из графика, запоздает с выходом в навигацию. Нужно об этом заявить прямо, чтобы потом наши работники не прятались за эту объективную причину, объясняя все последующие грехи тем, что с самого начала суда опоздали.

Сейчас мы всемерно добиваемся сужения сроков судоремонта. Но даже в том случае, если бы нам не удалось вытащить тот или иной ко-

рабль в срок, нужно командованию корабля и партийной организации крепко поработать среди команды и график выполнить во что бы то ни стало. Надо добиться, чтобы корабли шли по графику и входили в график.

Много у нас справедливых жалоб на Арктикснаб и Торговое управление. Отсутствие четкого плана у этих организаций чуть было не сорвало нам завоз товаров. У бывшего руководства Арктикснаба процветало полное благодушие. Решение правительства об отгрузке товаров в 4-м квартале 1938 г. не было выполнено. Вся отгрузка сползла на 1939 г. Когда И. Д. Папанин с карандашом в руках стал подсчитывать реальность наметок Арктикснаба, оказалось, что по Владивостоку, Архангельску и Мурманску завоз будет почти полностью сорван. Сейчас в результате ряда организационных мероприятий, смены руководства Арктикснаба и Торгового управления, удалось положение несколько выправить. Но все же завоз идет и теперь в пожарном порядке.

Я рассказываю об этих примерах для того, чтобы показать, в чем существо основных ошибок Главсевморпути в прошлом. Полное пренебрежение организационной стороной дела и полное отсутствие планирования сказывается буквально в каждой отрасли работы Главсевморпути.

Плохо еще у нас в Главсевморпути проводится единоначалие.

Руководству Главсевморпути приходится ежедневно выдерживать бои с многими товарищами. Они приходят к начальнику Главного управления с вопросами, которые сами могут и обязаны разрешать. Люди перестраховываются. Такое же положение имеется и на местах. Начальники отделов и контор, не желая самостоятельно разрешать свои вопросы, идут к начальнику Морского управления, начальнику Управления капитального строительства.

Пора понять, что товарищи, которым доверена определенная работа, должны полностью отвечать за порученное им дело. Пора покончить и с такой порочной системой, когда любые телеграммы отправляются сразу в 4—5 адресов: и руководству Главсевморпути, и начальнику Политуправления, и еще трем-четырем нашим работникам. Неужели по каждому вопросу должен работать весь аппарат. Пишите непосредственно тому человеку, который должен заниматься этим делом, и заставляйте его решать вопрос в полном объеме, в меру его прав и обязанностей. А ежели он увиливает от ответственности, тормозит решение вашего вопроса, тогда, пожалуйста, обращайтесь и в Политуправление, и к начальнику Главсевморпути. Иначе работать нельзя. С привычкой любой простейший вопрос проталкивать сразу в 10 адресов следует покончить. Это ведь отучает людей работать и отвечать за свою работу.

Мы всячески будем требовать от начальников управления, от начальников пароходств, чтобы они сами решали свои вопросы, были настоящими командирами. Это в полной мере относится и к капитанам.

Еще недостаточно высок уровень партийной работы в нашей системе. Характерен пример партийно-хозяйственного актива, на котором обсуждался акт передачи дел новому руководству. Выступления на этом активе были далеко не такими, какими они должны были быть. Коммунисты, работающие в Главсевморпути, не выступали достаточно смело, не называли вещи своими именами. Отсутствие самокритики,

боязнь критики, к сожалению, до сих пор еще уживается в Главсевморпути.

В нашей системе, с одной стороны, зачастую имело место захваливание людей, а с другой стороны, избиение работников. Не было настоящей, здоровой самокритики, которая могла бы подправить, подтянуть людей, предупредить от многих ошибок. Это один из самых существенных недостатков в нашей работе. Только поэтому наши партийные организации и отдельные партработники упускали из-под своего контроля важнейшие, принципиальные дела.

Нужно каждому коммунисту и политработнику продумать по-настоящему — чем он должен помочь в освоении Северного морского пути. Нужно, чтобы каждый из политработников в своей практической работе занимался и мелкими хозяйственными вопросами. Но нельзя забывать о больших задачах, поставленных перед нами правительством. Нужно вопросы портов, судоремонта, топливных баз поставить во главу угла нашей работы. Нужно помочь новому руководству Главсевморпути и руководству соответствующих управлений, с тем, чтобы они могли во-время и правильно повернуться на решение тех или иных конкретных задач.

Перед нашими капитанами стоят большие и ответственные задачи. Помполиты и партийные организации на судах обязаны повседневно помогать капитанам в выполнении государственных планов. Коммунисты обязаны бороться за соблюдение жесткой государственной и финансовой дисциплины, пресекая любые рваческие тенденции. Среди отсталой части наших работников есть еще стремление сорвать лишние деньги с государства.

Парторганизации должны понять, что мы все должны отвечать не только за соблюдение графика, но и за сохранность кораблей и за рентабельность всей нашей работы.

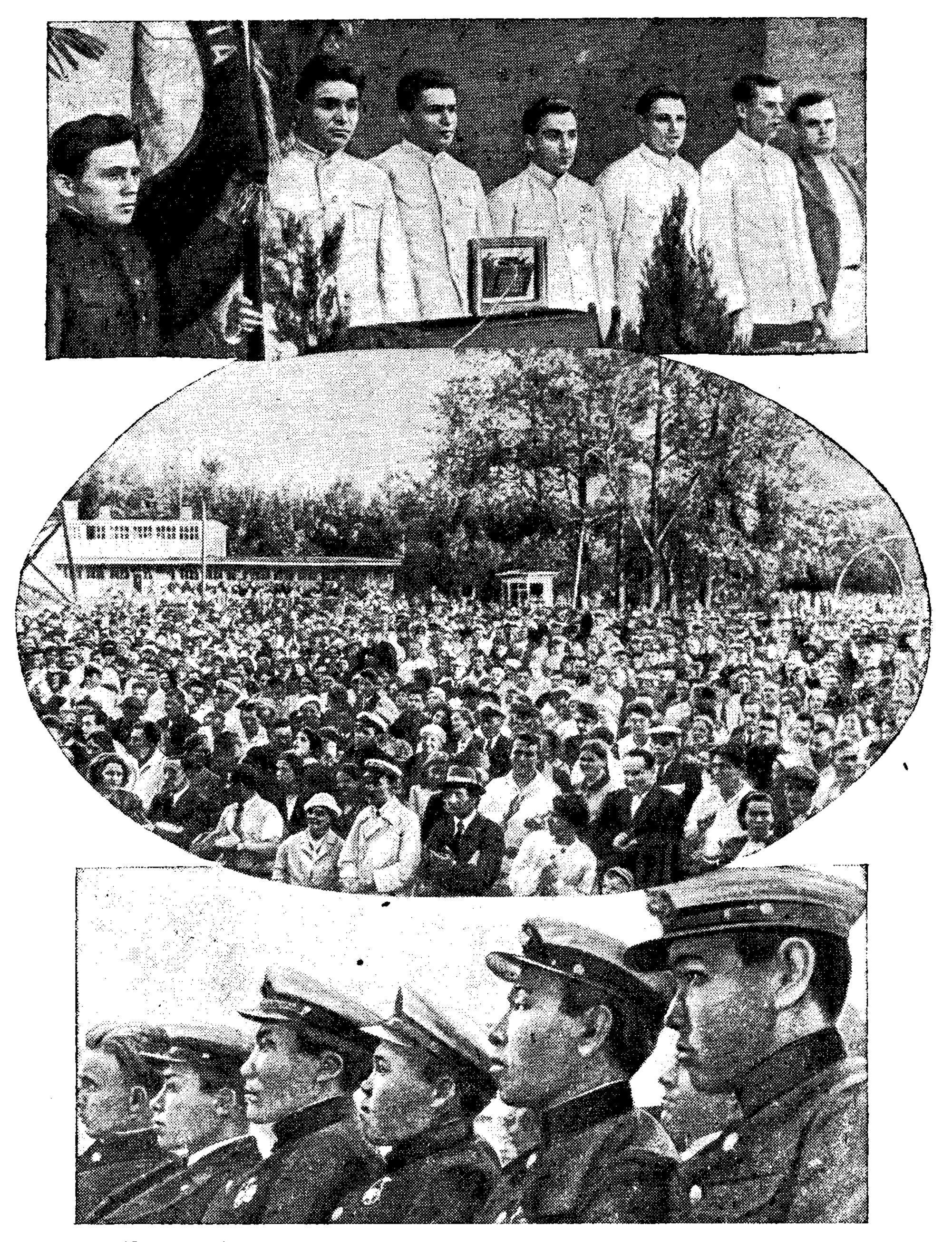
Партийные и непартийные большевики Арктики должны честно и настойчиво поработать в ходе навигации.

Осенью 1939 г. мы все должны рапортовать нашей партии и правительству, рапортовать товарищу Сталину о том, что на Северном Морском пути уже началась коммерческая навигация, что наши арктические суда не только плавают, но плавают хорошо, по графику и выполняют свой финансовый план.

Мы должны работать не щадя своих сил, чтобы рапортовать нашей партии и правительству о начале нормальной эксплоатации Северного морского пути не на словах, а на деле.



ПРОВОДЫ ПОЛЯРНИКОВ



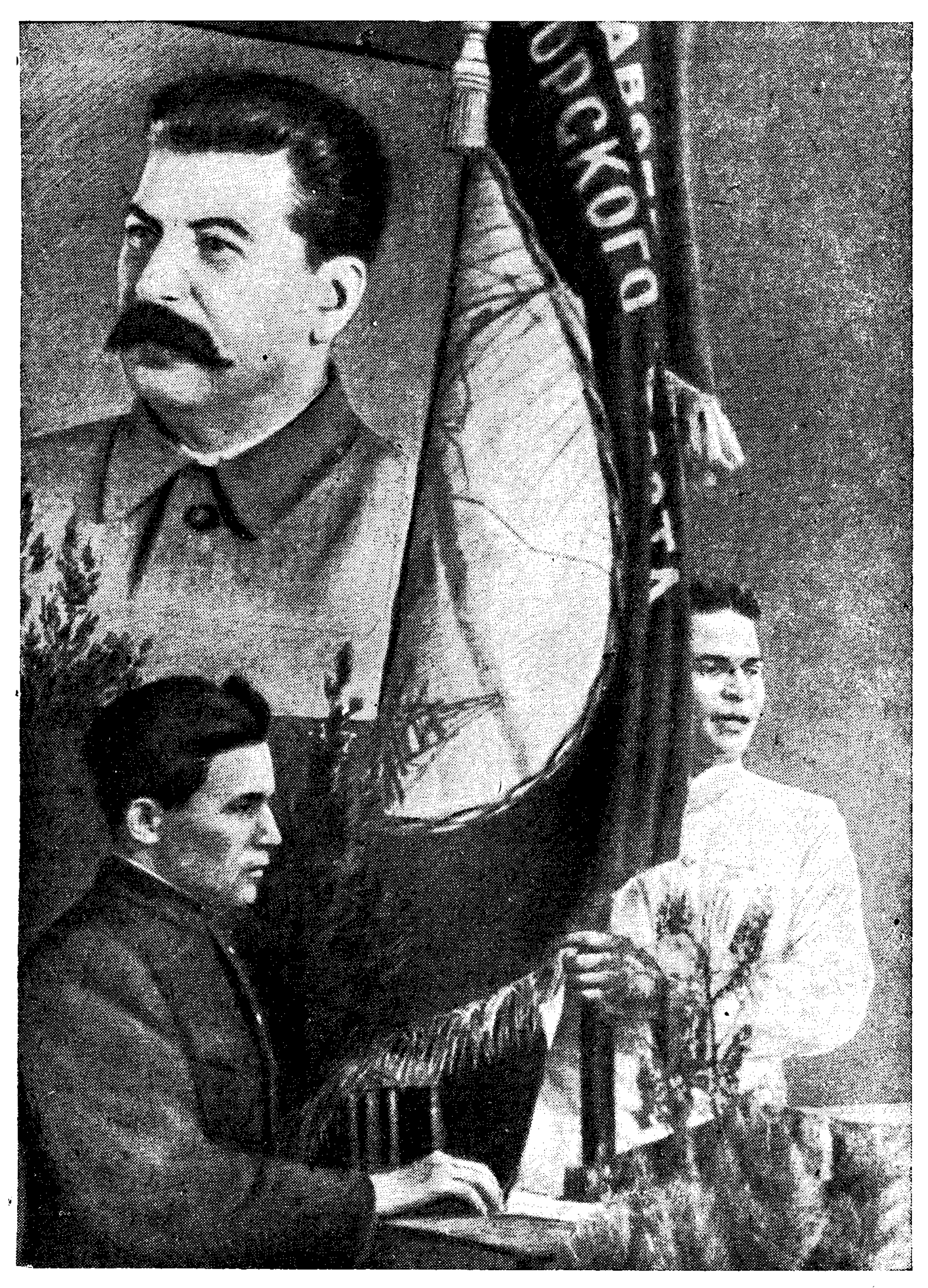
Свыше 40 тысяч трудящихся Ленинграда собралось 18 июня в парке культуры и отдыха на проводы экипажей арктических судов. На открытой эстраде состоялся митинг.

В тот же день отмечалось 40-летие ледокола «Ермак». За успешную работу в 1938 году команде ледокола было вручено переходящее Красное Знамя Главсевморпути.

На снимках:

1. **Сверху** В президиуме митинга
2. **В овале**. Общий вид митинга.
3. **Внизу**. Группа студентов Института Народов Севера на митинге.

В АРКТИКУ



Представитель команды ледокола «Ермак» штурманский электрик стахановец Г. МАСЛОВ принимает переходящее Красное Знамя Главсевморпути на митинге в парке культуры и отдыха в Ленинграде.

А. ВАГАНОВ

ПЕРЕПИСЬ НАСЕЛЕНИЯ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

В бывшей царской России первая и единственная всеобщая перепись населения была проведена в 1897 г. Было тогда переписано и население местностей Крайнего Севера. Полицейско-бюрократическая организация этой переписи, ее явно налоговые и военные цели не могли не отразиться на полноте и точности. Население встречало царскую перепись со страхом и недоверием, уклонялось от переписи, сообщало неверные о себе сведения. Жутким холодом веет от расказа современницы переписи 1897 г., записанного в наши дни, на одном из собраний, посвященных переписи 1939 г.;

«Мне было в ту пору 22 года. Сижу я как-то раз зимой у окна за самоткацким станком и тку холст. Свекор мой лапти кочетыгом плетет. Степан, муж мой, на дворе скотине корму давал. Гляжу я в окно, да так и обмерла... Прямо из волостного правления идут через дорогу к нам сельский староста, а с ним какой-то барин, весь в золотых пуговицах... А слух-то раньше был, что ездит по деревням начальство и списывает мужиков, чтоб в Сибирь гнать. И что тут только было! Свекор как был без лаптей, так в одном зипуне прямо в окно и выскочил, вместе со Степаном они убежали в лес. Сидим мы все ни живы ни мертвы... Заходит барин с золотыми пуговицами, прямо к столу сел и говорит: «А ну, где мужики?» Мы со страху и слова ему не могли вымолвить. Староста ему что-то сказал, чиновник записал, сколько душ у нас, и они ушли... Пришла ночь — нет наших мужиков. Разыскивали их по дворам, да не нашли. Так прошел месяц. Сколько слез было пролито. Слышу однажды вечером, кто-то в окно стучит. Я мигом в сени. Гляжу, у порога стоит Степан, бледный оборванный... На утро рассказал Степан, что бежали они в лес прятаться, да и заблудились там. Степан-то мой кое-как вышел из леса, а свекор так и умер с голоду в лесу. Вот она, перепись-то была какая раньше».

Царские чиновники, проводя перепись на Севере, презрительно называли кочевое население «бродячими инородцами».

В одной из пояснительных записок к итогам переписи 1897 г. указывается:

«На остров Сахалин тунгусы переселились в 60-х годах истекшего столетия из Удской округи (Приморская область), убегая от опустошительной оспенной эпидемии. Они скитаются со своими стадами оленей по всей средней части острова».

«Два тунгусских племени, упоминаемые Шренком и другими исследователями Сибири 50—60-х годов истекшего столетия, именно б и р а р ы, область которых находилась в нижнем и среднем течении Буреи и в смежной гористой местности, расположенной к востоку от нее, и к и л и, проживавшие в бассейне реки Кура (левого истока реки Тунгуски), ни переписью ни позднейшими исследователями края обнаружены не были».

В этих бюрократических записях выражена судьба северных народов во времена царизма: эпидемии, бегство из родных мест и, наконец, вымирание подобно племенам бирары и кили! О том, чтобы воспользоваться данными переписи народов Севера для организации хозяйственной, медицинской и культурной помощи им, царское правительство и не думало.

Второй раз население Крайнего Севера было переписано уже при Советской власти, в 1926 г. Народы Севера, возрожденные к новой жизни Великой Октябрьской Социалистической революцией, освобожденные от национального угнетения и кабалы, получили все условия для процветания, роста культуры и хозяйства, встали на путь социалистического строительства. Перепись населения была встречена трудящимися Севера с большим подъемом.

По истечении десятилетнего срока со времени Советской всеобщей переписи 1926 г. правительство назначило новую перепись, проводившуюся в 1937 г.

Но к делу этой переписи приложили свои грязные руки враги народа, пробравшиеся тогда к руководству Центральным управлением народнохозяйственного учета Госплана СССР и сорвавшие перепись. Были нарушены утвержденные правительством инструкции, а также элементарные основы статистической науки. Материалы переписи оказались дефектными. Нужна была новая перепись населения, для того, чтобы установить те огромные изменения, которые произошли в численности и социальном составе советского народа со времени переписи 1926 г. за годы двух сталинских пятилеток.

В историческом докладе вождя народа товарища Сталина на XVIII съезде ВКП(б) и в решениях съезда подведены итоги величайших побед социализма в СССР и намечены пути постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Огромные перемены в хозяйственной, культурной и общественно-политической жизни страны не могли не вызвать и соответствующих изменений в численности и социальном составе советского народа.

Все материалы, получаемые в результате переписи, имеют громадное политическое и хозяйственное значение. Они должны послужить великому делу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

* * *

Всесоюзная перепись населения закончилась по всему СССР, кроме районов Крайнего севера, еще в январе 1939 года[1]. Проведение переписи в условиях Севера требует значительно более длительной подготовки и бóльших сроков для ее осуществления.

В районах Крайнего Севера перепись назначена Советским правительством на вторую половину 1939 г. По окончании ее данные о численности населения всего Советского Союза будут окончательно уточнены.

Перепись населения имеет для Советского Крайнего Севера огромное значение. На Севере в третьей Сталинской пятилетке проводится огромная работа. Надо еще более широко использовать несметные богатства Крайнего Севера для укрепления могущества Советского Союза, заселить и обжить необъятные просторы Дальнего Востока, превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком, еще более повысить материальное благосостояние и культурное положение народов Севера, твердо вставших на путь социализма.

---

[1] В опубликованных итогах переписи в число 170 миллионов 467 тысяч человек населения СССР включено и население районов Крайнего Севера на основании минимальных данных, полученных по расчетам Центрального Управления народнохозяйственного учета Госплана СССР. Численность населения Крайнего Севера составляет, по этим расчетам, менее полпроцента от общей численности населения СССР.

Для осуществления всех этих важнейших мероприятий необходимы точные сведения о численности и составе населения Крайнего Севера.

В соответствии с постановлением правительства перепись будет проводиться во второй половине 1939 г. в Ненецком национальном округе Архангельской области, в Ямало-Ненецком и Остяко-Вогульском национальных округах Омской области, Таймырском и Эвенкийском национальных округах, Туруханском районе и г. Игарке с прилегающими сельсоветами Красноярского края, в Катангском районе Иркутской обл. и районах бывшего Витимо-Олекминского округа Читинской обл., в Северо-Байкальском и Баунтовском районах Бурят-Монгольской АССР, на всей территории Якутской АССР. В Хабаровском крае в этот же срок будет проводиться перепись в Чукотском и Корякском национальных округах и Алеутском, Быстринском, Мильковском, Петропавловском, Усть-Большерецком, Усть-Камчатском районах Камчатской области, Аяно-Майском, Охотском и Тугуро-Чумиканском районах Нижне-Амурской области и в районах Ольском, Северо-Эвенском, Средне-Канском. В эти же сроки будет проведена перепись населения на всех островах бассейна Северного Ледовитого океана.

Перепись населения на Крайнем Севере охватит 88 административных районов (из которых 38 районов одной только Якутской ССР), 26 городов и рабочих поселков, 824 сельских совета. Территория, на которой будет проводиться перепись, составляет свыше 9 миллионов квадратных километров — 42% всей территории СССР.

Общий срок переписи (второе полугодие 1939 г.) диференцирован в соответствии с особенностями отдельных районов, которые распределяются в основном на две группы. Первая, меньшая группа районов, расположенных главным образом в таежной части Крайнего Севера, будет проводить перепись в летне-осенние месяцы. Вторая, более многочисленная группа районов (около 4/5 всех районов), расположенных главным образом в полосе тундры и лесо-тундры, будет проводить перепись в осенне-зимние месяцы 1939 г. В некоторых районах Чукотского и Корякского округов сроки переписи будут продлены даже до февраля 1940 г.

Программа всесоюзной переписи населения 1939 г. целиком сохраняется и для Крайнего Севера. В организационном же отношении перепись будет несколько отличаться от того, как проходила эта кампания в январе 1939 г. в других районах СССР.

В с е л ь с к и х м е с т н о с т я х Крайнего Севера счет производится не на какое-либо определенное число, а на день опроса счетчиком переписываемого населения, причем работа счетчиков будет продолжаться не 10 дней, как при январской переписи, а до 30—40 дней.

Перепись в г о р о д а х и р а б о ч и х п о с е л к а х Крайнего Севера будет производиться в течение первых 7 дней, в тот период, на который назначена перепись сельского населения данной местности. Так, например, если в сельсоветах, прилегающих к г. Игарке, перепись будет проводиться в течение декабря, то в самом городе Игарке она должна будет начаться 1 декабря и продолжаться до 7 декабря включительно. Счет населения в городах и городских поселках будет производиться по состоянию на 12 часов ночи первого дня переписи в данном городском поселении.

Система организации переписи в городах и рабочих поселках будет такой же, как и в других городах Советского Союза, проводивших перепись, т. е. будут организованы счетные участки, инструкторские участки, переписные отделы, будут проведены пятидневные предварительные обходы счетчиками всех помещений и десятидневные контрольные обходы после переписи, производимые инструкторами-контролерами совместно со счетчиками.

В сельских же местностях ввиду огромных расстояний между населенными пунктами предварительных и контрольных обходов производиться не будет.

Счетчик будет связан непосредственно с районным инспектором народнохозяйственного учета, руководящим переписью в районе.

Это обстоятельство возлагает на счетчиков сельских местностей Крайнего Севера исключительную ответственность за правильность и точность материалов переписи и требует от них отличного знания порядка переписи и величайшей добросовестности в выполнении порученной им работы.

В переписи населения на Крайнем Севере будет участвовать свыше 2 000 счетчиков, инструкторов-контролеров, переводчиков и других работников.

Подбор, персональное утверждение, тщательная подготовка и последующая проверка знаний кадров переписи должны быть организованы так же образцово, как это было и при переписи в январе 1939 г. в остальных районах СССР.

Районные партийные и советские организации Крайнего Севера имеют полную возможность подобрать политически проверенных и вполне пригодных в деловом отношении работников из числа учителей, сотрудников советских учреждений и торговых организаций, предприятий и промыслов, работников культбаз, факторий и др.

Большое значение для успеха переписи на Крайнем Севере имеет специальная статистическая подготовка к переписи — составление списков населенных мест, кочевых стойбищ, посемейных списков населения сельских местностей, картографических материалов. Эта подготовка должна быть своевременно проведена районными инспекторами народнохозяйственного учета при содействии и помощи районных и городских советских организаций.

Огромную помощь делу переписи должны оказать организации, предприятия и учреждения различных ведомств и наркоматов, находящиеся в районах переписи на Крайнем Севере.

В обращении Центрального комитета ВКП(б) и Совета народных комиссаров Союза ССР о проведении всесоюзной переписи населения от 8 января 1939 г. указывалось:

«ЦК ВКП(б) и СНК СССР обязывают все партийные и советские организации обеспечить всемерную помощь работникам переписи и принять все необходимые меры, чтобы всесоюзная перепись населения была проведена образцово».

В соответствии с этим требованием партии и правительства Главное управление Северного морского пути 9 мая издало специальный приказ. Все уполномоченные, учреждения и предприятия Главсевморпути, начальники политотделов, начальники полярных станций, заведующие факториями и другими учреждениями, организациями и предприятиями Севморпути обязаны организовать повседневную помощь местным органам Центрального управления народнохозяйственного учета и отдельным работникам, командируемым этими органами в районы Крайнего Севера.

По соглашению с местными органами народнохозяйственного учета организации севморпути на местах обязаны выделить грамотных и подготовленных работников для участия в переписи, сохраняя за этими работниками заработную плату по месту их постоянной работы. Выделение работников должно производиться на необходимый для участия в переписи срок, но не свыше чем на 40 дней.

В период подготовки и проведения переписи организации Севморпути должны оказывать персоналу, участвующему в переписи, всемерное содействие средствами транспорта и связи.

Согласно этому приказу перепись работников Главсевморпути и членов их семей на полярных станциях, портах и других труднодоступных пунктах производится силами работников Главсевморпути.

Перепись населения на зимовках производится начальниками полярных станций и помполитами судов в момент их прибытия на зимовку.

В частности помполит ледокольного парохода «Сибиряков» проводит перепись на острове Рудольфа, в бухте Тихой, на мысе Оловянном, на острове Уединения и на острове Домашний; помполит «Сталинграда» — на острове Встречный и острове «Комсомольской Правды»; помполит «Дежнева» — на мысе Челюскина, мысе Стерлегова, Усть-Таймыр и острове Русском; помполит «Анадыря» проводит перепись на острове Четырехстолбовом и острове Врангеля.

Перепись всего населения в порту Диксон организует и проводит начальник порта в течение августа 1939 г. и кроме того он же, используя каботажные рейсы, организует перепись в устье р. Пясины в период август — сентябрь 1939 г.; перепись в порту Тикси проводит начальник порта в период с 15 июля по 15 сентября 1939 г. Он же проводит перепись на островах Котельный, Мостах, Бегичева, Сагастыре, мысе Шелаурова и Ляховском поселке; в бухте Кожевникова проводит эту работу начальник Нордвикстроя после получения бланков и инструкций; на архипелаге Норденшельда — начальники экспедиций по получении бланков и инструкций от помполитов судов «Зюйд» и «Папанин»; на острове Генриетты и дрейфующем судне «Ост» перепись проводит Управление полярных станций по радио. Перепись экипажа дрейфующего судна «Седов» была произведена еще в январе 1939 г.

Решающее значение для успеха переписи будет иметь массовая разъяснительная работа среди населения. На Крайнем Севере должны быть организованы комиссии содействия переписи при городских и сельских советах, колхозах, предприятиях, учреждениях и т. д.

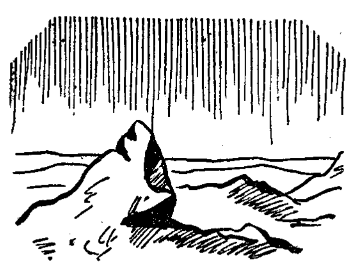
Подготовка партийного и советского актива, собрания населения на предприятиях, промыслах, зимовках, в колхозах, учреждениях, работа печати, радио — все должно быть использовано для разъяснения населению значения и порядка переписи. Широко должен быть использован опыт массовой работы, полученный в ходе подготовки проведения переписи в Центральных районах страны.

Центральное управление народнохозяйственного учета Госплана СССР выпустило к переписи населения на Крайнем Севере 25 тысяч специальных плакатов, 40 тысяч плакатов-карточек, 50 тысяч экземпляров художественно оформленных листовок с обращением ЦК ВКП(б) и СНК СССР о проведении переписи, 100 тысяч экземпляров лозунгов. Госпланиздатом издана тиражом 20 тыс. экземпляров брошюра «Перепись населения на Крайнем Севере СССР», которая в начале мая была разослана на места.

Перепись населения, проходившая в январе 1939 г., была проведена успешно. Партия и правительство высоко оценили результаты переписи и работу ее участников.

Совет Народных Комиссаров СССР, заслушав сообщение Госплана СССР об итогах переписи, признал, что она проведена правильно, в соответствии с указаниями правительства и требованиями статистической науки. СНК СССР объявил благодарность участникам переписи.

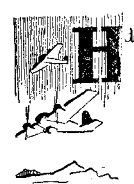
Огромный опыт проведенной переписи должен послужить основой большевистской организации последнего этапа великого счета — переписи населения на Крайнем Севере Союза ССР.



Л. ХВАТ

СОВЕТСКИЕ ДАЛЬНИЕ ПЕРЕЛЕТЫ

К 3-й годовщине полета В. Чкалова, Г. Байдукова и А. Белякова по Сталинскому маршруту



На заре авиации — 1907 г. — деятели французского аэроклуба установили премию за полет без посадки на расстояние... одного километра. Премию завоевал один из пионеров летания на аппаратах тяжелее воздуха Анри Фарман, который годом позже пролетел километр за 1 минуту 28 секунд. Результат полета Фармана считался грандиозной авиационной победой. Еще через год мировую сенсацию произвел полет Блерио на несколько десятков километров над проливом Ламанш: Франция и Англия впервые были соединены воздушным путем.

Когда в те годы русский авиатор Шарский хотел совершить перелет на дальность из Гатчины в Петербург, протяжением в 25 километров, в журнале «Воздухоплаватель» появилась статья, автор которой указывал: «Следует признать неосторожным этот полет, вследствие значительности расстояния и неисследованности пути...»

Авиационная техника развивалась гигантскими шагами. Но и самому необузданному фантазеру никогда не могло притти на мысль, что спустя всего лишь три десятка лет после рекордного полета Анри Фармана люди будут совершать беспосадочные рейсы протяжением в десять тысяч километров над необжитыми местностями, океанами и полярными областями.

Перелеты на дальность являются очень серьезным показателем мастерства пилотов и возможностей авиации той или иной страны.

Гражданский самолет, обладающий большой дальностью, может быстро перебрасывать из конца в конец страны почту, пассажиров и грузы, легко преодолевать большие пространства, лишенные аэродромов, пролетать над морями, океанами, горными хребтами и пустынями. Преимущества дальнего самолета особенно проявляются при трансарктических и межконтинентальных сообщениях.

В военной авиации дальность в значительной мере решает успех наступательных действий. Бомбардировщики, обладающие большим радиусом действия, могут проникнуть в глубокий тыл противника, нанести удар там, где его меньше всего ожидают, парализовать крупные промышленные центры, важные железнодорожные узлы, серьезные военные предприятия, расположенные обычно в отдалении от границ. Дальние бомбардировочные самолеты в состоянии пролететь над территорией нескольких, так называемых, нейтральных государств, достигнуть намеченной цели, сбросить свой смертоносный груз на голову противника и вернуться обратно.

Первый официальный рекорд дальнего беспосадочного полета установили в 1925 г. французы Леметр и Аррашар, пролетевшие 3166 км. Через три года «владельцами» рекорда дальности оказались итальянцы Феррари и Дель-Прэте, покрывшие расстояние в 7188 км. В 1929 г. французы Кост и Беллонт пе-

релетели из Парижа в Манчжурию — 7 905 км. Хотя дальность самолетов непрерывно росла, французы удерживали свой рекорд два года, пока американцы Бордман и Полландр не перелетели из Нью-Йорка в Стамбул (8065 км); удачно пользуясь попутными на этом пути ветрами, постоянно дующими с запада. Двумя годами позже рекорд дальности перешел к англичанам. Летчики Гейфорд и Николэтс пролетели без посадки из Англии в Южную Африку 8544 км. Но в том же 1933 г. французы Кодос и Росси перелетели из Нью-Йорка в Сирию, покрыв 9104 км.

Авиационные конструкторы всего мира «выжимали» из аэродинамики и практики самолетостроения все, что наука и техника могли дать. Дальность росла.

Пионерами дальних беспосадочных перелетов молодой авиационной державы — Советского Союза — явились замечательные сталинские питомцы, патриоты социалистической родины Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и Александр Беляков. Ровно три года тому назад — в июле 1936 г.— они совершили свой беспримерный перелет, вошедший в историю именем Сталинского маршрута.

Валерия Чкалова уже давно увлекала проблема дальних беспосадочных перелетов. Разработав вместе с Байдуковым проект дальнего воздушного рейса, Чкалов обратился к правительству с просьбой разрешить перелет на дальность.

В первых числах июня 1936 г. Чкалова и Байдукова пригласили на одно из заседаний ЦК ВКП(б). Во время перерыва они подошли к т. Орджоникидзе и спросили его о судьбе своего проекта.

— Не сидится вам,— засмеялся т. Орджоникидзе.— Все лететь хотите. Машину нужно хорошо проверить.

Пилоты живо ответили, что машина «NO-25», на которой они собираются лететь, проверенная, хоть сегодня лети. На этом самолете испытанный летчик советской страны Михаил Громов фактически установил мировой рекорд дальности полета по замкнутой кривой; в 1934 г. вместе со своими товарищами Спириным и Филиным Громов совершил 75-часовой беспосадочный полет, покрыв расстояние в 12411 км.

— Ладно,— сказал т. Орджоникидзе.— Я вас с товарищем Сталиным сведу,— что он скажет...

Открылась дверь. Вошел товарищ Сталин. Он поздоровался с пилотами, крепко пожал им руки и, улыбаясь, спросил:

— В чем дело? Чего вы хотите, товарищ Чкалов?

— Просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, сделать перелет к Северному полюсу.

Орджоникидзе, обращаясь к подошедшим тт. Молотову, Ворошилову и Кагановичу, указал на летчиков:

— Вот, хотят лететь на Северный полюс.

Чкалов и Байдуков, волнуясь, ждали ответа.

Товарищ Сталин сказал шутливо:

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется нестрашным. Рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?

— Да ведь машина хорошая, мотор хороший и риска мало, товарищ Сталин.

Сталин продолжал чуть-чуть подшучивать над летчиками, а затем серьезным тоном объяснил им, что условия полета у Северного полюса мало изучены. Надо хорошо и подробно все изучить, чтобы лететь уже наверняка.

— Наш Союз необъятен, летайте через нашу территорию.

Помолчав, он внимательно взглянул на Чкалова и Байдукова и неожиданно добавил:

— Вот вам маршрут для полета: Москва — Петропавловск-на-Камчатке.

Это было так неожиданно, что летчики не сразу смогли ответить. Мысленно каждый из них охватывал этот грандиозный маршрут. Какие необозримые пространства, сколько новых, неизведанных мест! Летчики с радостным волнением приняли сталинский план перелета, исторический Сталинский маршрут.

20 июля 1936 г., через девять часов после вылета с подмосковного Щелковского аэродрома, ставшего впоследствии традиционным местом старта больших



В. П. Чкалов.

советских перелетов, Чкалов, Байдуков, и Беляков летели над Баренцовым морем. Самолет находился над Арктикой.

...Немало лет прошло с тех пор, как был дан старт первому полету над просторами Севера. 11 июля 1897 г. пионер полярного воздухоплавания Саламон Андрэ пытался достигнуть Северного полюса на воздушном шаре «Орел», поднявшись с Датского острова на Шпицбергене. Больше 30 лет судьба Андрэ и его спутников, не имевших еще в то время великого изобретения человеческого гения — радио, была неизвестна. Только в 1930 г. их останки были случайно обнаружены полярниками острова Белый.

В эти районы Чкалов вел свой легендарный самолет. Справа от курса лежала Новая Земля, где в 1914 г. впервые в Арктике русский летчик Нагурский и бортмеханик Кузнецов совершили несколько полетов.

Амдерма, Архангельск, бухта Тихая, остров Уединения, Русская гавань, Маточкин Шар, мыс Желания, Диксон, мыс Челюскин, Вайгач, Нордвик, мыс Шелагский, Шелаурово, Тикси, десятки полярных станций Советской Арктики вели непрерывное наблюдение за самолетом Чкалова, принимая радиограммы с борта воздушного корабля. Эти радиограммы немедленно передавались в Москву — штабу перелета.

На этапах огромного пути стояли в полной готовности самолеты арктической авиации, чтобы немедленно вылететь, если это потребуется, для оказания помощи доблестному чкаловскому экипажу. В бухте Варнек находился в полной готовности самолет Алексеева, в бухте Тихой — самолет Махоткина, в

устье реки Енисея дежурил летчик Козлов, в бухте Тикси — Черевичный и другие полярные пилоты. Находившиеся в Северном Ледовитом океане ледоколы и ледокольные пароходы арктического флота — «Ермак», «Ленин», «Красин», «Седов» и «Русанов» — также были готовы по первому сигналу выйти на помощь.

Между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей самолет подвергся первому серьезному испытанию — обледенению. Но радиограммы экипажа неизменно начинались словами: «Все в порядке». Пять часов продолжалась борьба с облачностью в слепом полете. Внезапно появились разрывы облаков, показались очертания земли. Это была Северная Земля.

Шли часы. Байдуков передал радиограмму:

«Все в исправности. Перелетели Лену на высоте 4 400 м. Сегодняшний день отнял большое количество энергии у экипажа в борьбе с Арктикой. Обледенение заставило нас сегодня потратить много времени и горючего, выходя на Землю Франца-Иосифа, Северную Землю и мыс Челюскин. Недавно были на Тикси. Идем солнцем на Петропавловск-на-Камчатке. Все устали, почему поочередно отдыхаем. Мы убедились сегодня в коварстве Арктики, какие трудности она несет. Неуклонно выполняем сталинское задание. Трудности нас не пугают. Всем привет».

Самолет несся над Якутией. Маршрут проходил над суровыми и безлюдными районами якутского Севера. Байдуков записал в штурманском журнале: «Из мглы вырисовывается горный хребет. Вот она — Якутия! С высоты 5 000 м в сумерках непонятна конфигурация гор. Но горы очень мощные и красивые».

Дальше, на пути к Камчатке, огромная земная территория и северная часть Охотского моря были покрыты сплошной пеленой облаков. Самолет прошел над хребтом Кулар. За ним лежал хребет Черского. Высота полета не снижалась менее 4 500—5 000 м.

Чкалову, Байдукову и Белякову передали из Москвы радиограмму:

«Вся страна следит за вашим полетом. Ваша победа будет победой Советской страны. Желаем вам успеха. Крепко жмем ваши руки.

Сталин
Молотов
Орджоникидзе
Димитров».

На подступах к Камчатке облачная пелена, скрывавшая землю, прорвалась.

Через двое суток после старта Чкалов, Байдуков и Беляков передали радиограмму в Москву на имя товарищей Сталина, Молотова, Орджоникидзе, Ворошилова и Кагановича:

«3 часа (Гринвич). Сбросили вымпел. Сняли город Петропавловск с высоты 4 300 м. Все в порядке».

Сталинское задание было выполнено. Но экипаж продолжал полет, стремясь увеличить пройденное расстояние.

Курс взят над холодным Охотским морем к бурному Татарскому проливу. Погода портится. Густые облака простираются от самого моря на высоту нескольких тысяч метров. Чкалов пробует пробиться через облачную стену. На высоте 2 500 м машина начинает покрываться льдом. Он оседает на окнах кабины, на винте. Экипаж ощущает тряску в моторе, вибрацию и удары самолета. Байдуков радирует:

«Обледеневаем. В тумане. По маяку идем в направлении на Хабаровск».

Ответное радио передает приказ:

«Ввиду тяжелых метеорологических условий перелет прекратить. Посадку произведите по вашему усмотрению.

Орджоникидзе».

Чкалов убавляет газ и идет на снижение. Из последнего слоя облаков самолет вырывается лишь на высоте 30 м. Виден небольшой узкий островок. Это Удд — крошечный остров в южной части Охотского моря, близ материка. Видны домики рыбацкого поселка.

Чкалов совершает изумительную мастерскую посадку на податливой гальке острова, который вскоре получает имя легендарного командира самолета «NO-25». Сталинский маршрут закончен! Самолет пробыл в воздухе 56 часов 20 минут, покрыв 9 374 км.

В это же время советские полярные летчики совершали большие арктические перелеты.

Василий Сергеевич Молоков прошел на «летающей лодке» над всей сухопутной границей советской Арктики. Когда его машина после посадки в Москве вернулась в Красноярск, позади оставалось 30 000 км пройденного пути.

Сигизмунд Александрович Леваневский и штурман Виктор Левченко, изыскивая возможную трассу для воздушных сообщений между СССР и Соединенными Штатами Америки, вылетели из Лос-Анжелоса (Калифорния). Пройдя вдоль тихоокеанского побережья США, Канады и Аляски, вдоль побережья Советской Арктики, над Леной и Красноярском, они прилетели в Москву.

Не прошло и года, а отважная тройка — Чкалов, Байдуков и Беляков уже предприняла новый беспосадочный перелет. В течение трех дней весь мир следил за героическим рейсом трех русских летчиков, впервые в истории прокладывавших воздушную трассу между Москвой и Соединенными Штатами Америки через Северный полюс.

19 июня 1937 г. Иван Дмитриевич Папанин на дрейфующей станции «Северный полюс» записал в своем дневнике:

«Необычайно напряженный день. Всю ночь напролет Эрнст дежурил на радио, следил за полетом Чкалова. В 5 часов утра Теодорыч зашел в палатку и сказал, что Чкалов находится на полпути между Рудольфом и полюсом. Мы встали. Через некоторое время я услышал гул самолетного мотора и закричал: «Самолет, самолет!» Женя выскочил на улицу — ничего нет. Но тут же прибежал обратно и кричит мне через дверь:

— Да, это Чкалов, но самолета не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отчетливо...

Все выскочили. Послали тысячу проклятий облакам. Когда не надо, на небе ясно, а вот в этот самый дорогой для нас момент все закрыто облаками. Мы так надеялись, что Чкалов увидит нашу станцию и сбросит нам хоть одну газету, а может быть и письма из дому. Ведь мы их так ждали!

Гул мотора становился все тише и тише. Он уходил на север. У нас было настолько возбужденное состояние, что трудно описать. Десятки раз мы проклинали такую несчастливую для нас погоду. Просто злость разобрала, что люди еще не в состоянии навести порядок в небесном хозяйстве»...

Самолет прошел по маршруту Москва — Онега — Белое море — Кольский полуостров — Баренцово море — Земля Франца-Иосифа — Ледовитый океан («полюс неприступности») — остров Патрика — мыс Пирс-Пойнт (северное побережье Канады) и пересек Канаду (форт Симпсон, штат Альберта, Британская Колумбия). Здесь экипаж решил пересечь Скалистые горы. Самолет вышел на побережье Тихого океана.

Пролетев над территорией США, 20 июня Чкалов снизился на военном аэродроме в Ванкувере (штат Вашингтон) близ города Портланда. Самолет находился в полете 63 часа 25 минут и из общего протяжения пути — 9 605 км — прошел над льдами и океанами 5 900 км. Высота полета на большей части пути из-за облачности и плохого состояния погоды была 4000 м и выше.

Весь мир преклонялся перед героизмом советских людей — пионеров нового трансполярного пути между двумя материками.

Тысячи людей выражали свое восхищение советскими победителями. Их небывалый трансполярный перелет американцы рассматривали как результат мощи и силы великой страны, воспитавшей Чкалова, Байдукова и Белякова.

Клуб исследователей и Русско-американский институт культурной связи устроили торжественный прием в честь советских трансполярных летчиков. Знаменитые путешественники, исследователи, географы, военные и гражданские летчики, научные и авиационные деятели съехались на чествование Чкалова, Байдукова и Белякова. Здесь были люди, имена которых известны в советской стране: Вильямур Стифансон — президент Клуба исследователей, летчик Гэтти, летавший через СССР в Америку, Матью Хенсен — участник экспедиции Роберта Пири к Северному полюсу,

арктический исследователь Губерт Вилкинс, знаменитый канадский летчик Кэньон и многие другие.

Герои Советского Союза подошли к стоявшему в фойе большому глобусу Клуба исследователей. Прямые и извилистые линии перечертили во всех направлениях земной шар. Это были маршруты выдающихся перелетов и экспедиций. Над темными линиями маршрутов стояли личные подписи исследователей: Фритьофа Нансена, Руала Амундсена, Вильямура Стифансона, Амелии Эрхарт, Вилли Поста, Гэтти, Вилкинса Чемберлина и других.

От Москвы через Северный полюс к Ванкуверу по глобусу протянулась свежая черта.

— Наш маршрут,— сказал Чкалов.

— Да,— ответил Стифансон и протянул ему перо.

Герой Советского Союза расписался на уникальном глобусе.

В огромном зале зачитывали поздравительные телеграммы на имя героев. Дочь Роберта Пири телеграфировала: «Мой отец предсказывал, что Северный полюс будет завоеван авиацией и это осуществилось». Адмирал Бэрд радировал, что советские пилоты совершили один из самых великих полетов в истории. Теплое, дружеское приветствие прислала выдающаяся американская летчица Амелия Эрхарт, несколько дней спустя погибшая в Тихом океане на одном из последних этапов своего кругосветного перелета по экватору...

Месяц не миновал с того дня, как летчики великой советской державы проложили Сталинский маршрут из СССР в США, а уже другой героический экипаж — Громов, Юмашев и Данилин — вылетел по Сталинской трассе из Москвы в Калифорнию, чтобы установить официальный мировой рекорд дальности.

В полете по маршруту Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки экипаж Громова установил сразу три рекорда: мировой рекорд абсолютной дальности полета по прямой (10 148 км, на тысячу с лишним километров больше, чем пролетели мировые рекордсмены дальности Кодос и Росси) и международные рекорды дальности полета на сухопутном самолете по прямой и по ломаной линиям. Советский трансполярный самолет опустился на поле в нескольких милях от маленького селения Сан-Джасинто, невдалеке от мексиканской границы. Машина могла лететь еще дальше на юг, но там начиналась другая страна — Мексика, а полет был рассчитан с посадкой в США. Рекордный рейс занял 62 часа 17 минут.

Автору этой статьи довелось увидеться с героями-летчиками примерно через полтора часа после их посадки в южной Калифорнии. Это было в офицерском клубе военного аэродрома Марчфильд, куда советских летчиков пригласили на отдых.

Всегда сдержанный, корректный и спокойный Михаил Михайлович Громов был возбужден. Глаза — красные после трех бессонных суток. Он увел советских товарищей в маленькую комнату, где ему была заботливо приготовлена удобная постель.

Он говорил о последних часах полета, о том напряжении, с каким экипаж завершал путь больше чем в десять тысяч километров. Туман закрыл все побережье Тихого океана, и только за хребтом Сиерра-Невады, над пустыней сияло чистое, голубое небо. Краснокрылый моноплан — родной «брат» чкаловского «NO-25» — кружился в зоне Сан-Диего. Город был где-то тут, внизу, совсем близко, но предательский туман прикрыл его. Громов посоветовался с друзьями, полетел за горы, отыскал поле в восьмидесяти пяти милях от Сан-Диего, и пока изумленные ковбои скакали к месту, над которым кружился самолет, Громов уже совершил классическую посадку. Грунт был очень твердый, и мысль, что самолет может перевернуться, беспокоила экипаж. При посадке самолет испытывал резкие толчки и удары, но материальная часть выдержала превосходно.

После долгого воздушного пути отважные летчики отдыхали меньше четырех часов. Как только Громов проснулся, мы принесли ему приветствен-

ную телеграмму за подписью товарища Сталина, руководителей партии и правительства. Громов внимательно прочитал телеграмму:

«Поздравляем с блестящим завершением перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки и установлением нового мирового рекорда дальности полета по прямой.

Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации.

Трудящиеся Советского Союза гордятся вашим успехом.

Обнимаем вас и жмем ваши руки».

В то время как Чкалов, Громов и их экипажи устанавливали мировые достижения в дальности полета, другие советские летчики неутомимо боролись за максимальную высоту и скорость.

Завоевав три новых международных рекорда скорости, Владимир Коккинаки и его друг штурман Александр Бряндинский писали товарищу Сталину:

«Выполняя Ваше задание летать быстрее, выше и дальше всех, мы будем продолжать свою упорную борьбу за мировое воздушное первенство».

Это обещание летчики выполнили:

28 июня 1938 г. Коккинаки и Бряндинский опустились в районе Владивостока, пролетев без посадки от столицы Советского Союза на самолете «Москва» свыше 7 600 км за 24 часа 36 минут. Москва — Дальний Восток за сутки! Какое исключительное мастерство и отвага нужны были для выполнения этого трудного предприятия! Советские летчики дали грозное предостережение фашистам!

За этот выдающийся перелет Владимиру Коккинаки и Александру Бряндинскому было присвоено звание Героев Советского Союза.

Вместе с мужчинами над увеличением дальности полета работали и советские женщины-авиаторы.

Первый международный женский рекорд дальности был зарегистрирован в 1929 г.: французская летчица Бернштейн пролетела без посадки 2 268 км. В борьбу за достижение максимальной дальности включились летчицы и других стран. Рекорд долго «путешествовал», пока снова не вернулся во Францию: 16 мая 1938 г. летчица Дюпейрон перелетела из Франции в Иран, пройдя без посадки по прямой 4 360 км.

Героические советские летчицы Валентина Гризодубова, Полина Осипенко и Марина Раскова решили побить этот рекорд и побить крепко!

25 сентября 1938 г. двухмоторный самолет «Родина», пилотируемый Гризодубовой, Осипенко и Расковой, закончил перелет Москва — Дальний Восток. Отважные советские женщины за 26 часов 29 минут пролетели без посадки от столицы СССР в район Комсомольска-на-Амуре, покрыв по маршруту 6 450 км, а по прямой — 5 947 км. Международный женский рекорд дальности перешел к Советскому Союзу.

Прошла зима, и снова внимание человечества было приковано к советской авиации. Владимир Коккинаки и штурман Михаил Гордиенко со Сталинской путевкой вылетели на самолете «Москва» из родной столицы в Северную Америку. Они провели свою стальную птицу по маршруту: Москва — Финляндия — Норвегия — Исландия — южная оконечность Гренландии — полуостров Лабрадор — Северная Америка (Канада). Летчики совершили посадку в заливе Лаврентия на острове Мискоу, проложив кратчайшую трассу между Москвой и Северной Америкой. Они покрыли в общем 8 000 км за 22 часа 56 минут. Около 4 000 км самолет «Москва» прошел над морями и Атлантическим океаном при сильных встречных ветрах.

Великий летчик нашего времени, пионер советских перелетов на дальность Валерий Чкалов, возвратясь из Америки на родину, писал:

«Мы сделали все, что смогли. Задание Сталина мы выполнили... Большое спасибо Вам, Иосиф Виссарионович! Пусть знают враги, что по первому зову правительства в воздух подымутся тысячи сталинских орлов, воспитанных Вами, и грудью защитят свою страну!»

Эти слова Героя Советского Союза живут в сердцах миллионов советских патриотов.

О. КОМОВА

ЖЕНЩИНА В АРКТИКЕ



В нашей стране женщинам всюду открыта дорога: они работают на фабриках и заводах, в авиации, на транспорте, в колхозах, школе, больнице, на административно-хозяйственной работе и т. д. Женщина ни в чем не отстает от мужчины.

Рекордный полет наших летчиц Героев Советского Союза Осипенко, Гризодубовой и Расковой, достижения Ангелиной, Ковардак, Виноградовых, Федоровой и других знатных женщин нашей страны доказывают, что советская женщина умеет работать на благо своей родины.

Женщина смело едет на трудную и ответственную работу врача, педагога, инженера, политработника в глухую тайгу. В дни всесоюзной переписи женщина верхом на коне или пешком пробиралась по трудно-проходимым тропам кавказских и алтайских гор. Среди женщин много снайперов, спортсменок, альпинисток и т. п.

А может ли женщина работать в Арктике? К сожалению, до сих пор не редко можно услышать такой странный вопрос.

Находятся даже и среди работников Главсевморпути люди, считающие, что женщине в Арктике неудобно работать, что для этого нет условий, что женщина может даже тормозить нормальную работу и т. д.

Я начала работать на Крайнем Севере с 1930 г. учительницей школы Чукотской культбазы в заливе Лаврентия. В 1933—34 гг. принимала участие в качестве метеоролога в экспедиции на пароходе «Челюскин», позже зимовала в должности метеоролога на полярной станции острова Белый в Карском море.

С 1930 г. живу интересами Арктики, привыкла считать свою работу полезной. Поэтому вопрос, может ли женщина работать в Арктике, меня просто удивляет.

Сколько женщин-учительниц напряженно и самоотверженно работали и работают в труднейших условиях Арктики! На Севере учителя зачастую встречали недоброжелательно. Учителя сталкивались с недоверием отдельных групп местного населения, с упорным сопротивлением шаманов и кулаков. Много находчивости, мужества и настойчивости должны были проявить учителя и учительницы, чтобы открыть школу где-нибудь в далеком чукотском или ненецком кочевье.

Бытовые условия жизни учителей и учительниц Арктики до сих пор еще оставляют желать много лучшего. А если вспомнить 1930—31 гг.? Приходилось и совсем туго. Специальных школ и квартир для учителей зачастую не было, приходилось жить в ярангах и чумах вместе с хозяевами. В яранге жила и работала учительница Е. С. Рубцова, которая приехала на Чукотку в 1929 г. У нее был большой педагогический опыт, но в Арктике она была впервые. Ученики — эскимосы не знали русского языка, а учительница не говорила по-эскимоски. Пришлось одновременно учиться самой и учить других. За три года работы в этой школе т. Рубцова добилась больших успехов: ее школа была признана одной из лучших школ на Чукотке.

Она обучила грамоте многих взрослых мужчин и женщин, организовала пошивочную женскую артель, помогала работе местного кооператива.

У эскимосов же работала и молодая комсомолка Ольшевская, окончившая во Владивостоке педтехникум. Она поехала в далекое селение Наукан, расположенное у Берингова пролива. Ее работа получила оценку на «отлично», а сама т. Ольшевская была премирована путевкой в вуз.

В таких же трудных условиях, как и т. Рубцова, начинала работу в Арктике (в селении Энмилен) и учительница Е. М. Пименова. Желание работать, добиться хороших результатов, быть полезной в деле освоения Арктики помогло ей преодолеть сопротивление шаманов и открытое недоверие отдельных групп населения.

В каких условиях в школах-ярангах приходилось работать нам, учительницам Арктики? Яранга — это меховая палатка, которая отапливается жирником — самодельной лампой с нерпичьим жиром. Окон и дверей нет. Чтобы попасть в нее, нужно приподнять переднюю, не прикрепленную к полу меховую стенку и подползти под нее. Сперва кажется, что в яранге темно, но постепенно глаза привыкают к обстановке и можно различить горящие жирники, чайники с водой над ними и десяток ребят. Это наши ученики. В яранге жарко. Школьники сидят в специально нами сшитых трусиках. Сидят прямо на полу, а пишут на скамеечках, которые стоят перед ними. Кроме жирников мы освещали ярангу одной тридцатилинейной лампой. Едкий аммиачный запах моржовых шкур наполнял ярангу. Было жарко и от жирников и от того, что яранга была полна народу: ученики, хозяева яранги, родители и гости. Школа была для всех в диковинку, и многие чукчи специально приезжали только взглянуть, что в ней делается. Кончались уроки, выносились скамеечки и яранга превращалась в квартиру учителя. Хозяева жили тут же.

Еще тяжелее условия работы в кочевых школах, которые круглый год кочуют вместе с населением тундры.

Учительница кочевой школы Гавриленко в 1932 г. принуждена была проехать по тундре около 1000 км в поисках кочевья, которое бы согласилось взять себе школу.

Таких примеров много. Там, где трудности работы и жизни иногда пугали многих более сильных физически мужчин, женщина добивалась очень многого.

Самоотверженно и с увлечением работают в арктике и женщины-врачи. Первой русской женщиной, поехавшей на медицинскую работу в Арктику, была участница экспедиции Брусилова на «Св. Анне» Е. А. Жданко. Это было в 1912 г. Экспедиция была плохо снаряжена, люди болели цынгой, и Е. А. Жданко, несмотря на собственное недомогание, самоотверженно ухаживала за больными. Конец экспедиции был печален — корабль и люди погибли.

Теперь в нашей Советской Арктике женщина-врач уже не случайный гость, а полноправный участник социалистической стройки.

Старшим врачом Лаврентьевской культбазы на Чукотке работала Е. Кузьмина. Сколько трудностей ей пришлось преодолеть? Население боялось «русских шаманов» (так звало оно врачей). Больные почти совсем не шли в больницу. Приходилось садиться на нарту и ехать в тундру из одного селения в другое, убеждать чукчей и эскимосов ехать в больницу, не бояться лекарств. Часто врача в тундре застигала пурга, с непривычки тяжелы были ночевки в пути в душных и не всегда опрятных ярангах. Трудно было, не зная языка, при помощи очень плохого переводчика объяснять роженице, что надо прибегнуть к помощи врача, а не звать шамана с его бубном.

Мало-помалу лед тял, население начинало относиться с доверием к больнице. Когда после вывоза со льдины из лагеря Шмидта мне пришлось попасть в знакомые места Лаврентьевской культбазы, я была поражена большими переменами в ней. Больница больше не пустовала. Чукчи ехали издалека: из бухты Провидения, с Сердце-Камень, с Колючина, чтобы показаться врачу и



Учительница Т. Кузьмина на занятиях в Хантайском национальном интернате.

Фото Б. Кушина

получить лекарство. При больнице были организованы курсы медицинских сестер, на которых учились чукчанки и эскимоски. Тов. Кузьмина проделала большую работу. Помощником ее была также женщина, врач т. Котова.

На острове Белом работала женщина врач т. Умова. Несмотря на то, что на север она поехала впервые и была уже пожилым человеком, т. Умова с большим увлечением взялась за работу среди кочующих ненцев полуострова Ямала. На оленьей упряжке без переводчика, зная всего несколько ненецких слов, она объехала 15 кочевий северной части полуострова, осмотрела 135 ненцев, на месте оказывала больным помощь и оставляла необходимые лекарства. Двух тяжело больных ненцев она направила в больницу поселка Тамбей.

Результат поездки сказался очень быстро: кочевники стали часто приезжать на остров Белый за лекарством.

Во время своей поездки т. Умова посетила факторию на мысе Дровяном, в которой не было врача. Там она прожила 10 дней, все время оказывая помощь приезжающим на факторию ненцам. Люди с фактории продолжали получать помощь т. Умовой и после ее отъезда на о. Белый. Эту помощь она оказывала по радио. Работавшая на фактории метеорологом т. Шренк была как бы помощником т. Умовой в медицинском деле. Она получала по радио инструкции с острова Белого, какое лечение нужно применять при различных заболеваниях, и лечила больных при помощи аптечки, оставленной ей т. Умовой. Время от времени аптечку пополняли, присылая с острова Белого на оленях или собаках нужные лекарства. Тяжело заболевшую женщину с фактории отправили на нарте на о. Белый и тов. Умова лечила ее, поместив у себя в комнате.

Прекрасная работа врача Умовой была отмечена и в местной арктической печати. Статья о ней, передававшаяся по радио с Диксона, оканчивалась словами: «Побольше бы нам таких работников в Арктике!»

На Севере много женщин занимается научной работой. У нас много женщин метеорологов, актинометристов, магнитологов.

Тов. Романченко, например, два года зимовала в Уэлене старшим метеорологом, затем в бухте Тихой. Она показала прекрасные образцы работы.

Тов. Кушнир в течение трех лет работала метеорологом на мысе Челюскина, исключительно добросовестно относясь к своему делу. Она была отмечена, как одна из лучших работников зимовки.

Метеоролог Плешакова из бухты Тикси (сейчас работает по той же специальности на полярной станции Амдерма) считалась лучшим стахановцем среди работников обсерватории Тикси.

Научная работа в Арктике довольно тяжела. Но несмотря ни на какую погоду, в пургу, в бурю, в мороз научные работники не прекращают своих наблюдений. И я не знаю случая, когда бы женщина испугалась трудностей Арктики и не довела бы свою работу до конца.

Немало в Арктике и женщин-радисток. Всем известно имя комсомолки Людмилы Шрадер, радистки Уэлена. Она первая установила связь с радиостанцией лагеря Шмидта. Не зная отдыха, она непрерывно сидела с трубками на ушах в радиорубке, пока шла работа по вывозу челюскинцев со льдины. Она была первой радисткой на Чукотке, организовавшей кружок изучения радиодела среди местной молодежи. Я помню, когда еще «Челюскин» был в дрейфе, Людмила Шрадер, работая с т. Кренкелем, передала ему: «А сейчас будет говорить с вами моя ученица — чукчанка». Это была первая радистка чукчанка, позже она самостоятельно работала на радиостанции. За свою работу в Арктике т. Шрадер была награждена правительством орденом Трудового Красного Знамени.

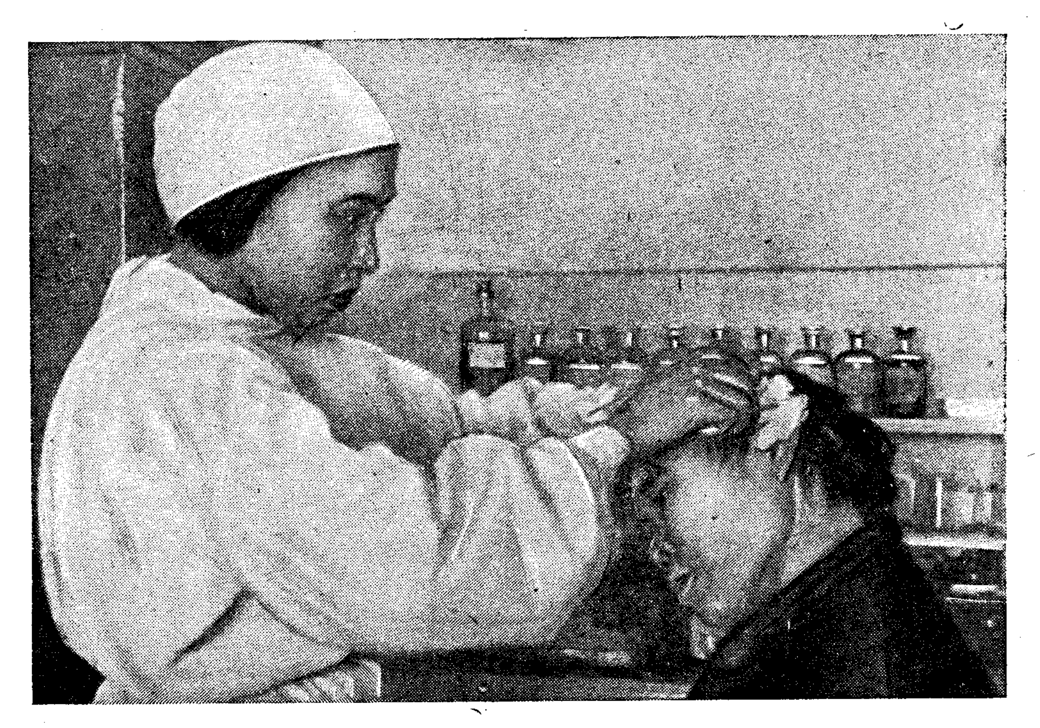
Можно рассказать еще об очень многих женщинах, работающих в Арктике, об их отличной работе и неиссякаемой энергии. Но и этих примеров достаточно, чтобы доказать сомневающимся, каким добросовестным и полноценным работником является женщина в Арктике.

Если жилищные условия полярной станции не плохие, то администрация Главсевморпути иногда разрешает работнику взять с собой жену и ребенка. Обычно такие «семейные зимовки» вызывают бурю негодования у людей, мало знакомых с жизнью полярных станций. Возражения их заключаются в следующем: женщина без работы, без определенных обязанностей кроме вреда ничего зимовке не даст. Около нее разовьется нежелательная атмосфера флирта, сплетен, которые могут окончиться очень плохо.

Вместо ответа этим возражающим можно было бы порекомендовать ознакомиться с несколькими «семейными зимовками». Их, правда, немного. Могу рассказать о зимовке 1935—36 гг. на том же острове Белом, где помимо двух женщин сотрудниц станции — метеоролога и врача — были две «иждивенки». У одной из них была дочка, которую туда привезли, когда ей было только шесть месяцев. Обе женщины «не были обязаны» работать на станции, они не подписывали никакого договора, не получали зарплаты, но я не помню, чтобы они хоть один день сидели без дела. Одна из них взяла под свое покровительство наших двух коров, доила и кормила их, чистила их помещение. Она же помогала повару в его ежедневной стряпне, а в выходные дни баловала нас булочками и пирогами. Другая много занималась со своим ребенком, а свое свободное время уделяла опять-таки нам, зимовщикам. То она выбелит печи в кают-компании, то вымоет полы, то настряпает чего-нибудь вкусного к чаю, то сварит хлебный квас. Каждый полярник знает, как дорого такое внимание и забота!

Не помню ни одного случая ссоры или ругани из-за женщин на нашей станции. Если мужчина в Арктике относится к женщине по-товарищески, то и он получит в ответ хорошее отношение и заботу.

Много в быту полярной станции мелочей, где заботливая женская рука может принести много пользы. Приятно посидеть в уютной и чистой кают-компании с чистыми занавесочками на окнах, с хорошо вымытым полом. Мно-



Медсестра — чукчанка Эйпина делает перевязку в больнице Чукотской культбазы.

Фото А. Соломон

гие отмечали, что на тех станциях, где были женщины, полярники внимательнее следили за своей внешностью, чистили и мыли свое платье, чаще брились, никому и в голову не приходило лезть за общий стол в замасленной рабочей робе с грязными руками.

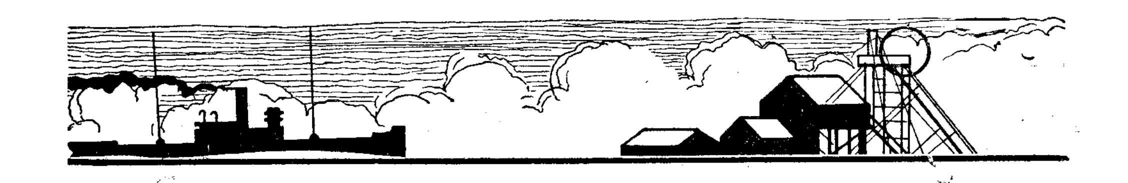
Присутствие женщин сдерживало обычно и любителей «крепких словечек». Припоминаю такой факт: на одной из станций рядом с метеорологической комнатой жили два приятеля, любившие иногда поговорить «выразительно». Через тонкую стенку их разговоры были мне хорошо слышны. Это их обеспокоило, и однажды они попросили меня, чтобы я всегда кашляла, когда вхожу в метеокомнату. Я удивилась их просьбе, но они добавили: «А мы тогда будем в выражениях поосторожнее». Вначале я действительно кашляла, но очень скоро отпала необходимость в такой предосторожности.

Даже посторонние, приезжавшие на нашу станцию, отмечали, что у нас мужчины не ругаются «крепкими словами». Это объяснялось наличием на станции четырех женщин из 18 человек всех зимовщиков.

Жены полярников могут выполнять на полярных станциях много общественно-полезной работы. На других станциях они вели библиотечную работу, принимали живейшее участие в выпуске стенгазет, в организации выставок, руководили кружками иностранных языков, группами ликбеза. Если около полярной станции было стойбище кочевников или оседлого местного населения, то женщины вели работу среди этого населения: ликвидировали неграмотность, помогали организовывать женские артели, детские ясли и т. д.

Многолетний опыт работы наших полярных станций и культбаз на Крайнем Севере показал, что ни один человек, умеющий и желающий работать, не сидит в Арктике без дела. Женщины, привыкшие к хозяйственным делам, любящие порядок и чистоту, могут принести много пользы небольшому коллективу полярников на станции, надолго оторванному от удобств жизни на Большой Земле.

► ● ◄



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Р. ЛЮБАРСКАЯ

АРКТИЧЕСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ — СТРОГИЙ ХОЗРАСЧЕТ



От всех ранее проводившихся арктических навигаций в Арктике навигация 1939 г. отличается не только по объему перевозимого груза, но и по своему характеру.

Предшествующие навигации носили преимущественно экспедиционный характер, а навигация 1938 г. была в основном спасательной, когда выводились зимовавшие суда.

Навигация этого года явится проверкой того, как Главное управление Севморпути перестроило свою работу после решений правительства от 28 марта и 29 августа 1938 г. В этих решениях отмечалась явно неудовлетворительная работа Главсевморпути в 1937 г., когда в Арктике зазимовало 25 судов. Эти постановления правительства о работе Главсевморпути являются для нас развернутой программой действия на ряд лет.

Характерная черта навигации 1939 г. в том, что это первая коммерческая навигация.

Как известно, решением правительства от 29 августа установлен переход судов Главсевморпути на хозрасчет с навигации 1939 г. Внедрение хозрасчета на судах коренным образом должно изменить характер всей работы морского транспорта.

Хозрасчет является методом подъема социалистического хозяйства в нашей стране. Не даром такое огромное значение придавали и придают наша партия и правительство этому методу руководства хозяйством. Товарищ Сталин на совещании хозяйственников в 1931 г. дал резкую критику имевшей место негодной практике, когда «в ряде предприятий и хозяйственных организаций давно уже перестали считать, калькулировать, составлять обоснованные балансы доходов и расходов».

Значение хозрасчета как одного из основных рычагов в борьбе за

социалистическое строительство получило подтверждение в докладе товарища Сталина на XVIII съезде партии.

Тов. Молотов в своем докладе на XVIII съезде ВКП(б) о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР, говоря о наших резервах и возможностях, указал: «Нашим хозяйственным руководителям надо усилить внимание к экономике производства, решительно у с и л и т ь б о р ь б у с б е с х о з я й с т в е н н о с т ь ю». Он говорил, что указания товарища Сталина на совещании хозяйственников в 1931 г. «и сейчас имеют силу в полной мере. У нас до сих пор много бесхозяйственности, много перерасходов, безобразно велики потери сырья, растрачивается зря много топлива и электроэнергии, безобразно велики простои оборудования, а, значит, во многих случаях нет настоящей борьбы за снижение себестоимости промышленной продукции, нет настоящей борьбы и за снижение стоимости строительства. С этим надо покончить, усилив по всему фронту борьбу с бесхозяйственностью и всякими потерями».

Последовательное внедрение в нашу социалистическую систему хозяйства хозрасчета привело значительное большинство предприятий к работе без дотаций со стороны государства.

Поднятие хозяйства Главсевморпути и в первую очередь морского транспорта во многом зависит от того, как быстро и умело будет внедрен хозрасчет. Орудовавшие в Главсевморпути враги народа наряду с другой вредительской деятельностью всячески подрывали наше финансовое хозяйство. Ликвидация последствий вредительства в этой отрасли хозяйства проходит еще крайне слабо.

Как указано в решении правительства от 29 августа 1938 г., «На организационную сторону работы в Главсевморпути не обращалось должного внимания, в результате чего имеется много фактов бесхозяйственности и прямых хищений в органах Главсевморпути, нет должной финансовой дисциплины». Покончить с этими безобразиями можно главным образом контролем рублем, хозяйственным расчетом, который пока еще крайне медленно внедряется в нашу систему.

Надо плавание ставить так, чтобы обеспечить проход судов Северным морским путем в любом направлении без аварий, без повреждений. Грузы должны прибывать на места в полной сохранности, по графику, в срок.

Борьба за план, за его выполнение, борьба за экономию рубля, за снижение себестоимости провоза продукции — все это является важнейшими показателями выполнения плана. Нельзя больше мириться с таким положением, которое в 1938 г. было в нашей крупнейшей хозяйственной организации — Мурманском арктическом пароходстве. На балансе этого пароходства числилось свыше 5 млн. рублей дебиторской задолженности, много грузов портилось, расхищалось, пароходы грузились настолько безобразно, что по прибытии их в порты назначения грузы и документы были перепутаны.

В навигацию 1938 г. насчитывалось до 160 судосуток непроизводительных простоев судов. Были аварии. Новое прекрасное судно «Дежнев» за месяц работы в навигацию 1938 г. потерпело аварию при возвращении из ледового похода в Ленинградском порту. По вине Морского управления и Арктического пароходства ремонт «Дежнева» недопустимо затянулся против намеченного графика. По этой причине два рейса «Дежнева» на Шпицберген были сорваны.

Нужно покончить с простоями судов, с аварийностью и лихаче-

ством на Северном морском пути, создать атмосферу непримиримого отношения ко всякому случаю аварии, прочно внедрить хозрасчет.

Что сейчас уже проделано для внедрения хозрасчета?

Основные положения хозрасчетной деятельности морских контор и судов разработаны Морским управлением и утверждены руководством Главсевморпути. Морские конторы наделены оборотными средствами. Но все это только первые робкие шаги к хозрасчету.

Мы должны перестроить всю работу, начиная от Морских контор и кончая судном, разработать рейсовые задания с указанием пунктов назначения судна и груза, норм пожога топлива, скорости хода, а также правильно, хозяйственно подсчитать стоимость каждого рейса, проработать совместно со всем экипажем рейсовое задание и организовать экипаж судна на борьбу за его выполнение.

Переход судов на хозрасчет коренным образом должен изменить роль капитана на судне. В прошлые годы роль капитана сводилась только к выполнению навигационных задач. Результаты работы капитана оценивались главным образом, как судоводителя, достигшего пункта назначения и доставившего свое судно обратно в порт приписки. В навигацию 1939 г. этой односторонней оценки недостаточно. Теперь капитан уже не только судоводитель, но и хозяйственник. Теперь при хозрасчете он должен сочетать в себе все лучшие качества судоводителя и полярника-исследователя с качествами хозяйственника.

Превратить мореплавание по Северному морскому пути из экспедиционных походов в планомерное коммерческое мореплавание — задача не легкая, но вполне выполнимая. Роль капитанов в этом огромна. И если экипаж от капитана до матроса будет бороться за план, подлинное внедрение хозрасчета, то эта задача будет решена успешно.

В строжайшем хозрасчете заинтересованы все команды судов. Хозрасчет материально стимулирует работу. За счет снижения себестоимости рейса, сверхплановой прибыли создается фонд капитана судна, который идет исключительно на улучшение бытовых условий команды, на жилстроительство и премирование экипажа. Кроме того за успешное выполнение Арктического рейса команды получают премии в размере от одного до трехмесячного оклада.

Для успеха коммерческой навигации очень важно своевременно составить план морских перевозок. В основе его должны быть планы судов. Этот план надо разрабатывать с участием капитанов, в основу его должны быть положены технически грамотные, хорошо проработанные нормы. Однако план морских перевозок на 1939 г. составлялся Морским управлением с участием лишь морских контор, капитаны к составлению планов судов не были привлечены. Проработанных норм топлива, навигационных расходов, спецодежды к моменту составления плана не было. Некоторые нормы пожога топлива, предусмотренные планами, в морских конторах явно завышены. Вот пример: ледоколу «Ленин» Архангельская контора дала норму пожога топлива на отстое 6 т в сутки, а он сжигал в первом квартале 4 т в сутки. Мы должны иметь реальные нормы. Тогда экономия, которую получают наши суда, будет результатом действительно рационального расхода топлива на судах.

В ходе работ по внедрению хозрасчета уже допускаются ошибки. Так, например, по балансу Ленинградской морской конторы в I квартале 1939 г. числится дебитором Арктикснаб на сумму 60 тыс. руб. Оказывается, Морская контора авансировала Арктикснаб под будущую

поставку товара. По Владивостокской морской конторе имеется также на балансе свыше 10 млн. руб. дебиторской задолженности.

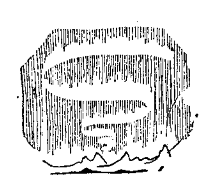
Пора искоренить эту негодную практику. Надо более осмысленно финансировать морские конторы, чтобы они стали на путь ликвидации дебиторской задолженности. Только контроль рублем может оздоровить финансовое состояние нашей системы.

Надо решительно покончить с такого рода «договорами», которые наносят материальный ущерб хозяйству. Примером этого может служить договор с Наркомводом на ледокольное обслуживание Ленинградского торгового порта. По этому договору ледокол «И. Сталин» получает 4 коп. за силочас, что составляет 9 000 руб. в сутки, в то время как эксплоатация ледокола стоит 20—25 тыс. руб. в сутки. В договоре сказано, что ледокол получает за фактическую работу, т. е. тогда, когда проводит суда, а когда он стоит в так называемой 5-суточной готовности в ожидании этих судов, он ничего не получает. Практически получилось, что ледокол работал 10 дней, а в готовности был 2 месяца.

Приведем другой пример: ледокольные пароходы «Русанов», «Малыгин» и «Садко» передавались для использования на зверобойный промысел по 5 тыс. руб. в сутки, в то время как себестоимость их 11 тыс. руб. За такое использование Гидрографическое управление платило 11 тыс. Таких примеров можно было бы привести много. Все они говорят об извращениях хозяйственной деятельности, которые еще имеются у нас.

Тов. Молотов на XVIII съезде ВКП(б) сказал: «В третьей пятилетке на работниках транспорта и связи лежит большая ответственность за дальнейший подъем этих отраслей, за поднятие их технического вооружения в соответствии с современными требованиями и за улучшение организации всего дела».

Мы, все работники Главсевморпути, каждый на своем участке, должны обеспечить выполнение этого указания партии и правительства, по-боевому взяться за превращение к концу третьей пятилетки Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль.



С. ЛАППО

ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Гидрологические морские исследования играют большую роль в освоении Северного морского пути. В третьей пятилетке эта область научных исследований должна занять видное место. Каково практическое значение отдельных видов гидрологических исследований для Северного морского пути?

Изучение колебаний уровня моря, приливо-отливных и сгонно-нагонных явлений имеет практическое значение для навигации. На основе этого изучения устанавливаются глубины, которые наносятся на морские карты. В Арктических морях с приливо-отливными и сгонно-нагонными явлениями связана сплоченность льдов. В отдельных случаях наблюдения над уровнем моря дают возможность выяснить направление морского течения и таким образом установить распределение льдов.

Температура моря характеризует запасы тепла в воде, влияет на общую ледовитость арктических морей в различные годы; от температуры воды зависит начало ледостава осенью. Наконец тепловое состояние моря влияет на метеорологические явления и на синоптические процессы, что является существенным фактором для прогнозов погоды и льдов по Северному морскому пути.

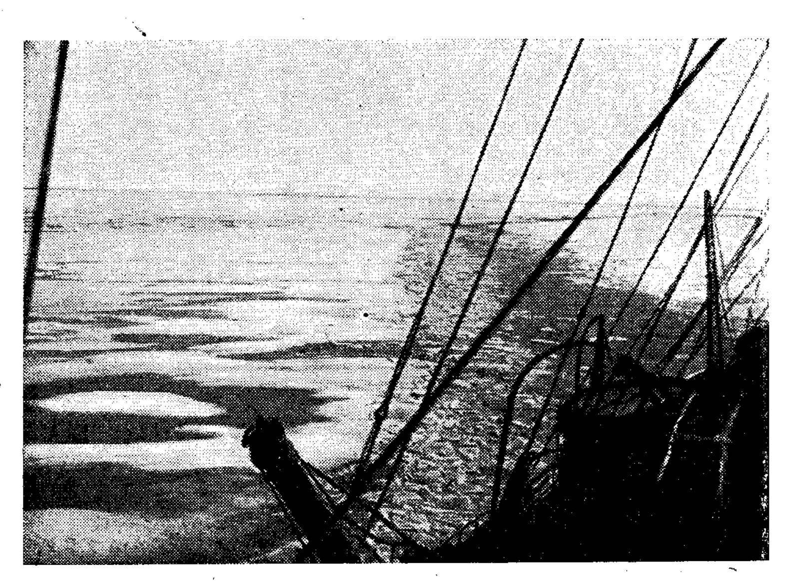
Температурой и соленостью определяется плотность морской воды; зная плотность воды на различных участках моря, можно составить карты морских течений.

Морские течения едва ли не один из важнейших факторов, определяющих гидрологические особенности отдельных морей и имеют большое значение для навигации. Морские течения на большие пространства переносят громадные массы воды, которые несут с собой тепло или холод из одних мест в другие. В зависимости от течений движутся и распределяются льды на арктических морях. От того или иного расположения льдов и их мощности в летний период зависят условия навигации по Северному морскому пути, ее продолжительность, скорость движения судов и т. п.

Физико-химические и механические свойства морского льда важно знать для борьбы с полярными льдами, успешного применения ледокольных средств, гидротехнического строительства в арктических портах и т. д.

При одном и том же количестве мощность льда может быть различной, и естественно возникают различные условия навигации. Процессы образования льдов в зимний период, их структура, являются одним из оснований для ледовых прогнозов при навигации по Северному морскому пути.

Громадная протяженность Северного морского пути требует всестороннего изучения всего комплекса гидрологических явлений для успешной и безопасной эксплоатации этого пути. Исключительных знаний требует Северный морской



Ледокол прошел.

Фото. Б. Дзердзеевского

путь, на отдельных участках которого льды создают серьезные затруднения для плавания.

Навигация на Северном морском пути продолжается до двух с половиной месяцев, причем на отдельных участках она сокращается до 1 месяца в году. Этим сроком ограничивается период гидрологических наблюдений по трассе с борта судов. Отдельные участки арктических морей иногда целый год не освобождаются от льдов и таким образом бывают совсем недоступны для исследования на судах и могут быть исследованы только с ледового покрова. Поэтому большую роль в этой работе играют полярные морские гидрометеорологические станции.

При помощи полярных станций можно проследить изменение состояния моря в течение круглого года. При этом гидрологические наблюдения на полярных станциях не ограничиваются только прибрежными и рейдовыми. Пользуясь ледовым покровом, полярники могут выезжать далеко от берега для глубоководных наблюдений, которые обычно производятся с борта судна.

1933 год был первым годом работы Главсевморпути и широкого развития сети полярных радио-гидрометеорологических станций. В 1933 г. гидрологи были посланы на 4, а в 1934 г. уже на 14 станций.

В отдельных районах одногодичные наблюдения были недостаточны для выяснения гидрологического режима. Резкие колебания ледовой обстановки в различные годы подтвердили необходимость длительных наблюдений на отдельных участках Северного морского пути, в частности в проливах.

С 1935 г. прибрежные гидрологические наблюдения были распространены еще в большем объеме. Специально гидрологические работы в 1935 г. проводились на 17 полярных станциях.

По своему назначению работы разделялись на четыре группы, а именно: изучение новых районов, наблюдения за гидрологическим режимом, работы для целей портостроения и исследования физических свойств льда. В результате принятых мер продуктивность гидрологических работ в 1935 г. значительно повысилась.

В 1936 и 1937 г. гидрологические работы были основаны на систематических наблюдениях за режимом моря на отдельных участках Северного морского пути.

Нововведением явилась организация (в 1936 г.) на полярных станциях трех лабораторий для исследования физико-химических и механических свойств льда. Причем был использован опыт работы по изучению льдов в экспедициях на

«Сибирякове» в 1932 г., на «Седове» в 1934 г. и опыт полярной станции мыса Желания.

С 1936 г. гидрологические наблюдения на полярных станциях начинают приобретать оперативное значение для прогноза состояния льдов. Гидрологи полярных станций приняли участие в долгосрочных прогнозах и давали капитанам судов необходимые сведения непосредственно с полярных станций.

* * *

Гидрологические наблюдения на полярных станциях с ледового покрова требуют большого опыта и инициативы научных работников.

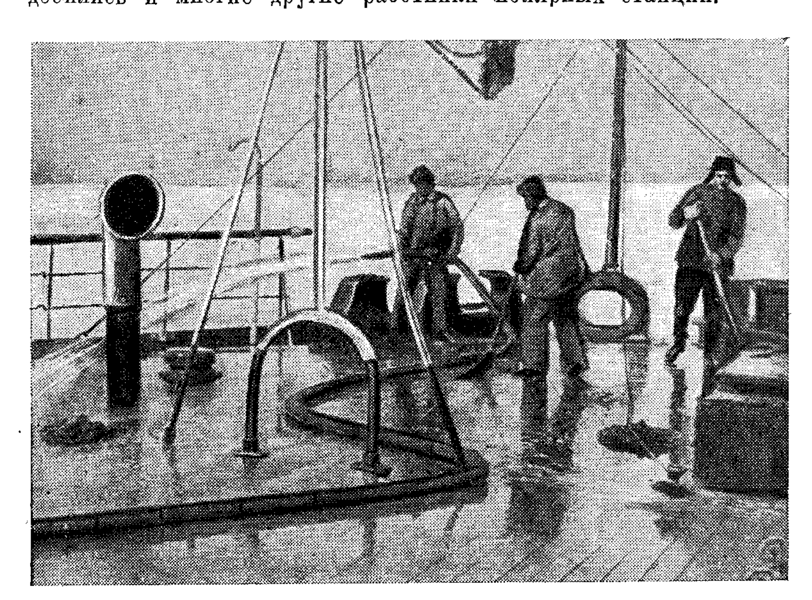
Для изучения течений требуются ежечасные, суточные и пятнадцатисуточные наблюдения. В полярных условиях такие наблюдения естественно осложняются суровой обстановкой.

Гидрологам полярных станций приходится вести наблюдения с неустойчивого ледового покрова, подвергаясь риску оказаться на дрейфующих льдах. Во время гидрологических разрезов полярникам приходится совершать большие переходы по льдам.

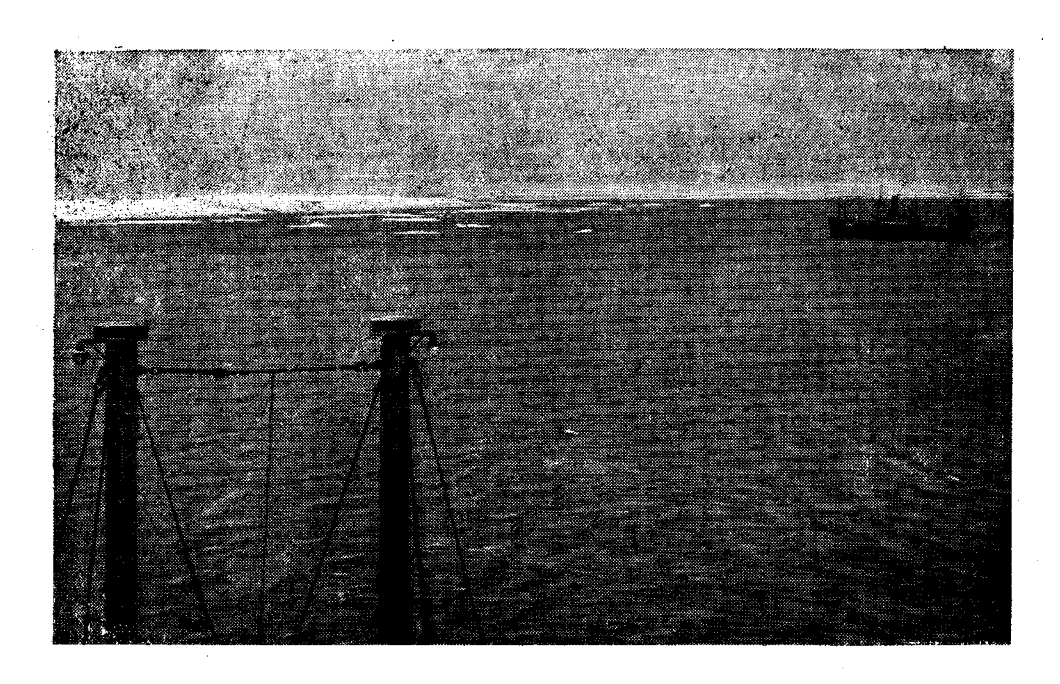
Так, например, почти ежегодно полярники пересекали по льду с упряжкой собак пролив Вилькицкого протяжением 80 километров. В 1935 г. гидрологи перешли пролив Дм. Лаптева протяжением 60 км; отважный поход по льдам Карского моря был совершен в 1936 г. полярниками мыса Стерлегова для изучения Енисейского течения в Карском море; в этот же год гидрологи острова Русского совершили переход через архипелаг Норденшельда в устье Таймыры, расстоянием 125 км.

В 1937/38 г. гидролог полярной станции острова Четырехстолбовой Куцевалов М. Ф. в порядке соцсоревнования выполнил программу работ на 160%. Кроме прибрежных и рейдовых наблюдений Куцевалов выполнил 9 гидрологических разрезов (общей протяженностью 616 км) в различное время года — частью по льду на собаках, частью на катере. На разрезах было сделано 41 гидрологическая станция, из них 2 суточных и 3 полусуточных.

Гидролог полярной станции острова Уединения Дерюгин Е. К. произвел 1756 анализов физико-химических и механических свойств льда и воды, не считая наблюдений в море. Больших успехов в гидрологических исследованиях добились и многие другие работники полярных станций.



Уборка палубы ледокола «Ленин».



У острова Малый Таймыр.

Наряду с гидрологами-полярниками, показавшими образцы стахановской самоотверженной работы, как тт. Куцевалов, Дерюгин, Черниговский, Сторожев, Данилов, Суханов, Шестеперов, Махонин, были и такие, которые отсиживались на станциях, не проявляя инициативы. На полярной станции бухты Прончищева гидролог Гамутилов проявил беспечность, прекратив по окончании навигации наблюдение за состоянием льдов. Инженер Ющак не проявил достаточной инициативы в работе, пробыв два года на зимовке, сначала на Диксоне, а потом на острове Генриетты, где не мог провести даже прибрежных наблюдений. Впоследствии полярники-метеорологи тт. Карышев и Каталов провели на острове Генриетты не только прибежные, но глубоководные наблюдения.

Некоторые начальники полярных станций, от которых в большой мере зависит работа, выезжали на места, не проверив насколько станция обеспечена всем необходимым. Мало беспокоились о состоянии оборудования и некоторые научные работники станций. Ярким примером такого отношения являлась подготовка к работам начальника станции в бухте Прончищевой т. Кинги. Зимовка здесь окончилась срывом гидрографических и гидрологических работ по восточному берегу Таймырского полуострова.

Вредно отражалось на гидрологических наблюдениях бесхозяйственное отношение к пловучим средствам. Много засланных катеров на полярные станции превратились в «мертвое кладбище». Должное хранение катеров организовано не было, пловучие средства часто оставались без надзора. В течение трех последних лет срываются летние гидрологические наблюдения на Диксоне из-за отсутствия катера.

Иногда гидрологические исследования не обеспечивались соответствующим оборудованием. Так, например, в 1936 г. вместо 40 ящиков гидрологического оборудования на полярную станцию острова Уединения было завезено 18; в 1937 г. не было завезено оборудование в залив Благополучия и на остров Белый. Не справлялся Арктикснаб с заготовкой приборов, в частности с лабораторной посудой: незасылка на станции склянок для проб воды на кислород приняла хронический характер. Заготавливаемое Арктикснабом снаряжение для полярных станций не всегда отвечает полярным условиям. Например палатки,

посылаемые на станции, не пригодны для работ в Арктике, в результате полярникам приходится шить палатки на месте.

При установлении штатов полярных станций часто не учитывался объем гидрологических работ. Суточные и пятнадцатисуточные ежечасные гидрологические станции для одного работника непосильны. Недостаточно одного работника и для физико-химических и механических исследований льда, требующих кропотливой лабораторной работы.

Много вреда нанесла полярным станциям подрывная работа бывшего вражеского руководства Арктического института. Враги народа стремились сорвать работу полярных станций, принизить их роль в освоении Северного морского пути.

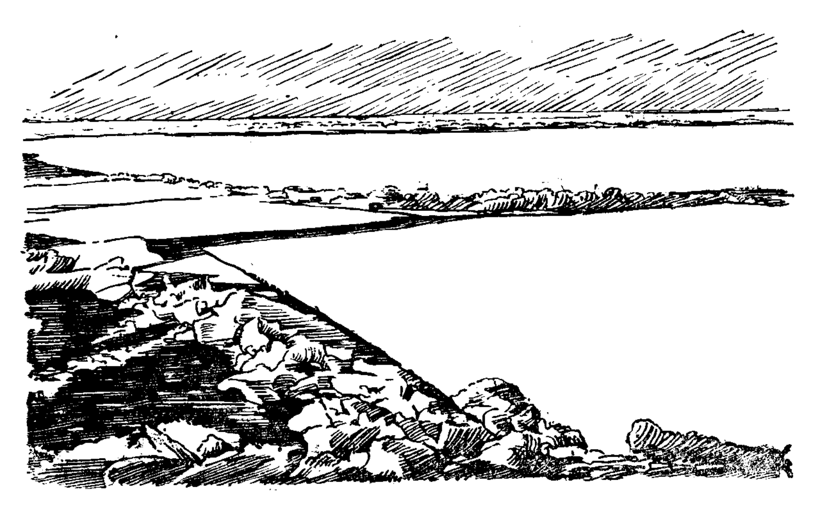
Управление полярных станций Главсевморпути в представлении бывших «руководителей» Арктического института было лишь его заказчиком, в то время как Институт обязан обслуживать Главсевморпуть. Ведь факт, что обеспечить гидрологов полярных станций инструкциями можно было только путем частных соглашений с отдельными сотрудниками института за особую плату! А ведь издание инструкций и методическое руководство исследовательскими работами являлось прямой обязанностью Арктического института.

Имея специальные лаборатории — химическую, грунтовую, гидро-биологическую и кроме того мастерскую точных приборов,— Институт ничего не сделал для развития и совершенствования морских исследований на полярных станциях.

Больше того, гидро-химическая лаборатория института не считала нужным изготовлять точные навески некоторых химических реактивов, в частности для определения кислорода, щелочного резерва в морской воде. В результате на полярных станциях срывалось производство химических анализов.

Чтобы организовать более или менее серьезные физико-химические исследования, Управление полярных станций вынуждено было прибегать к помощи Физико-химического института им. Карпова. Несмотря на ряд рационализаторских предложений по приборам со стороны полярников, Арктический институт ни одного нового прибора для станции не дал.

Возвращавшиеся с полярных станций гидрологи прикомандировывались к Арктическому институту для обработки материалов наблюдений. Но на них смотрели, как на чужих пасынков: для них не находилось рабочего места, им не давали обрабатывать свои наблюдения.



Молодой лед, разломанный ледоколом.



Айсберги в бухте Тихой.

Ценнейшие результаты наблюдений оставались необработаными, не были своевременно обнаружены дефекты в записях наблюдений. Таким образом гидрологическая работа на полярных станциях была оставлена без методического руководства, а гидрологи полярники лишены были возможности совершенствоваться в своей работе.

Между тем материалы гидрологических наблюдений имеют огромную ценность для дальнейшего освоения Северного морского пути. Об этом говорит ряд материалов, частично использованных в оперативной работе.

Так, наблюдения полярных станций над состоянием льдов послужили данными для «Ежегодника льдов». Наблюдения над колебаниями уровня моря кроме отдельных изданных трудов явились материалом для «Ежегодника приливов по Северному ледовитому океану».

Данные исследований на Диксоне, Провидении, Тикси, Нордвике используются для проектировки портов.

Исследования в проливах Маточкин Шар и Карские Ворота вошли в атласы течений, из которых первые два уже изданы.

Исследования отдельных районов, бухт, заливов (бухта Тихая, залив Благополучия, бухта Прончищевой, Чаунская губа, бухта Нордвик) дают сведения для лоции арктических морей, являющейся руководством для мореплавателей и авиации.

Гидрологические наблюдения в проливе Беринга восполнили пробел в изучении тихоокеанского течения, идущего из Берингова моря в Чукотское. Работа станции на мысе Челюскина освещает сложный гидрологический режим пролива Вилькицкого.

Тщательные наблюдения в проливе Вилькицкого дают возможность прогнозировать время вскрытия его от льда и время замерзания. В дальнейшем наблюдения над течениями и дрейфом льдов в проливе дадут материал для составления атласа течений.

Нельзя не отметить коллективной работы полярных станций в подарок XVIII съезду партии, проведенной по одновременному измерению в начале марта 1939 г. мощности ледового покрова — толщины льда, высоты торосов и др.

Начатые гидрологические работы в 1938 г. будут закончены в 1939 г., когда материал наблюдений будет доставлен с полярных станций в Арктический институт. По телеграфным сводкам, гидрологические исследования протекали успешно.

Гидрологические исследования принесут много больше пользы, если этим делом лучше руководить. Нужно до конца ликвидировать последствия вредительства на этом участке, использовать все возможности гидрологии.

* * *

Северный морской путь должен быть превращен в конце Третьей Сталинской пятилетки в нормально действующую водную магистраль. Об этом четко записано в решении XVIII съезда ВКП(б).

Задача гидрологических наблюдений — полностью удовлетворить практические требования эксплоатации Северного морского пути. Для этого в проливах, в устьях морских рек, в характерных для гидрологического режима районах Арктических морей, а также в наиболее ледовитых участках Севморпути должны проводиться систематические наблюдения за режимом моря и льдов, включая глубоководные наблюдения.

Гидрологические наблюдения на полярных станциях должны быть увязаны с морскими исследованиями, которые проводит Арктический институт и Гидрографическое управление Главсевморпути.

Полярные морские станции должны быть классифицированы. Классификация определит объем работ каждой станции, ее штат и оборудование, даст возможность поставить на должную высоту методику наблюдений и гарантировать систематические наблюдения за режимом арктических морей.

Работа на полярных станциях должна быть более рационализирована чем до сих пор. Мы имеем в виду способы гидрологических наблюдений. В этом отношении приходит на помощь опыт работы и инициатива полярников, которые дают возможность снабдить полярные станции ледовыми бурами, ледомерными рейками, оправами для термометров, лебедками, мареографами, вертушками, палатками и т. п. приспособлениями, отвечающими требованиям правильного определения состояния моря.

Особое внимание должно быть обращено на то, чтобы упорядочить наблюдения над уровнем моря До сего времени у нас нет ни одного мареографа для непрерывной записи колебания уровня моря, в то же время такая регистрация колебаний уровня необходима в каждом море, особенно в портах. Наблюдения за уровнем по беззащитным рейкам, которые сбиваются льдом и волнами, заставляют часто прерывать работу и вызывают непосильный труд.

Необходимо обратить внимание на транспорт полярных станций, которым приходится пользоваться для наблюдений в море; надо обеспечить строгий надзор за транспортными средствами, в частности за катерами и шлюпками. Пора уже этот вид транспорта привести в образцовый порядок.

Для обслуживания Северного морского пути ледовыми информациями и прогнозами в штате полярных бюро погоды на станциях Амдерма, Диксон, Тикси, Шмидт и Анадырь должны быть предусмотрены гидрологи, а там, где имеются авиабазы, гидрологам необходимо предоставить право участвовать в полетах для разведок состояния льда.

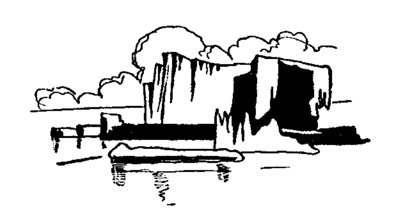
Размещение полярных станций на побережье арктических морей должно строго соответствовать требованиям изучения Северного морского пути, что не всегда учитывалось. Например отсутствие полярной станции на восточном берегу Таймырского полуострова в море Лаптевых является явным пробелом не только в непосредственном обслуживании карских операций, но также в изучении гидрометеорологических особенностей этого района.

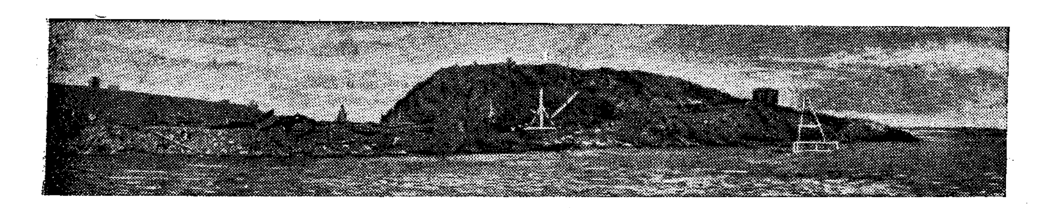


Льды у острова Генриетты.

Работа советских полярников в Арктике имеет огромный опыт. Не малый опыт накопили и наши гидрологи. В частности героическая работа папанинцев на дрейфующей льдине и проведенные исследования т. Ширшовым открыли новые законы в движении водных масс, не говоря уже об исключительной ценности освещения гидрологии полярного бассейна.

Этот накопленный опыт послужит ценнейшим вкладом в дело окончательного освоения великой водной северной магистрали от Мурманска и Архангельска до Берингова пролива и далее до Владивостока.

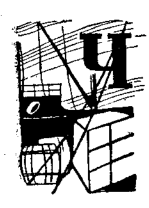




Остров Конус.

И. АЛИМОВ

ПОРТ ДИКСОН НАКАНУНЕ НАВИГАЦИИ



Чтобы превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, необходимо оборудовать трассы этого пути и в первую очередь — порты, которые решают успех арктической навигации. Однако враги народа, бывшие во главе Морского управления Главсевморпути, сделали свое гнусное дело — затормозили развитие портов. В порту Диксон, например, они создали резкую диспропорцию между теми требованиями, которые предъявляются к нему со стороны морского флота, и фактическими его возможностями. Эта диспропорция резко сказалась в навигацию 1938 г., особенно в начале навигации, когда порт тормозил работу морских судов.

По плану в 1938 г. порт Диксон должен был переработать 40000 тонн разных грузов. Выполнить эти операции нужно было в самые короткие сроки, так как в арктической навигации даже часы решают успех рейса. Например в 1937 г. пароход «Сура», выйдя с Диксона на восток на 10 часов позже судов своей группы, не мог выполнить рейс, в то время, как остальные суда прошли пролив Вилькицкого благополучно.

В начале навигации 1938 г. порт не был подготовлен к морским операциям, да по существу и самого порта не было. Диксон нельзя было назвать портом, так как там не было ни одного работника порта, ни катера, ни кунгаса и т. п. Начальник Полярной станции Диксон в виде «нагрузки» носил еще звание начальника порта, его обязанности заключались в наблюдении из окна своей комнаты за приходящими и уходящими из бухты судами, так как из-за отсутствия катера он не мог даже попасть на нужный ему пароход.

В 1938 г. с первыми морскими судами на Диксон должны были придти 2 рыбинских катера из Архангельска, 2 баржи из Красноярска и 1 лихтер, переданный порту от Енисейского гидрографического отдела.

Эти суда пришли на Диксон с запозданием на полтора месяца, поэтому в начале навигации у порта не было грузовых плавсредств. Один катер, имевшийся в порту, не мог обслужить даже самые минимальные нужды морских судов, которые обычно приходят на Диксон группами.

Отсутствие плавсредств буквально стопорило всю работу в порту; перегрузочные операции безобразно затягивались также из-за того, что на Диксоне до сих пор нет причала для выгрузки грузов на берег и их приходится выгружать с перевалкой на кунгасах. Из-за этих причин выгрузка 597 тонн грузов с парохода «Пушкин» продолжалась 16 суток.

Работникам порта приходилось изощряться и грузить морские суда совершенно не рекомендующимися способами, например, подвозить с берега к морским судам сплавом лес, горючее в таре и т. д. Такой метод мало ускорял перегрузочные операции, а кроме того портил грузы, но другого выхода не было.

На работе порта 1938 г. отрицательно сказалось также то обстоятельство, что грузчики из Красноярска прибыли



Выгрузка леса на Диксоне

почти на полмесяца позже против планов и графиков движения судов, утвержденных руководством Главсевморпути (7 августа вместо 20 июля).

Морское управление усугубило напряженность порта Диксон депонировкой грузов, адресованных на пункты восточного побережья Карского моря. По нашему мнению эта операция была неправильной. Грузы приходилось четыре раза переваливать (с морского парохода на кунгасы, с кунгасов на берег и затем в обратном порядке на морской пароход), что их сильно портило, стоимость транспортировки увеличивалась оплатой четырех грузовых операций, у судов отнималось драгоценное время, у порта занимались и без того скудные плавсредства.

Таким образом от этой операции страдали и грузовладельцы, и суда, и порт.

Из-за отсутствия катеров в порту морские суда по нескольку дней бывали без связи с берегом и рацией или перебирались на берег на таких «шлюпках», за плавание на которых водная милиция города Москвы оштрафовала бы их владельцев, как за явное покушение на человеческие жизни.

Тяжело отозвалось на работе и позднее прибытие работников порта на Диксон. Морское управление, запланировав завоз работников на Диксон в начале июля пароходом «Дежнев», неожиданно изменило свое решение и послало их через Красноярск. В результате к началу навигации в порту не было ни одного работника порта. Они начали прибывать на Диксон с 7 августа, а первые ледоколы туда пришли 1 июля.

На Диксоне нет безопасного места для отстоя катеров, где можно было бы оставить катер на ночь без риска, что на утро его штормом не выбросит на берег.

* * *

Как ни труден был навигационный период, но порт окончил навигацию благополучно. Все грузы, поступившие в порт, переработаны. 17 октября ушел ледокол «Литке», который и закрыл навигацию.

Но напряженная работа порта на этом не закончилась. По непредвиденным обстоятельствам в порту зазимовало значительно больше судов, чем планировалось.

Чтобы отремонтировать все эти суда, необходимо было создать судомеханические мастерские, электростанцию, отремонтировать и установить станки и т. д., иначе говоря, создать заново судоремонтную базу, ранее непредвиденную.

Особенно большие трудности у нас встретились при постройке электростанции. В соответствии с требования-

ми судоремонтных мастерских она должна была иметь большую мощность, но чтобы установить такую электростанцию, необходимо было выточить на токарном станке детали для спаривания генератора с дизелем, а это опять-таки требовало электроэнергии (для вращения токарного станка). Пришлось поэтому устанавливать временные электростанции, сначала мощностью в 1,2 киловатта, затем 7 киловатт и, наконец, уже сделать постоянную, мощную. Благодаря этим временным электроустановкам работы в порту все время шли нормально, даже в период полярной ночи.

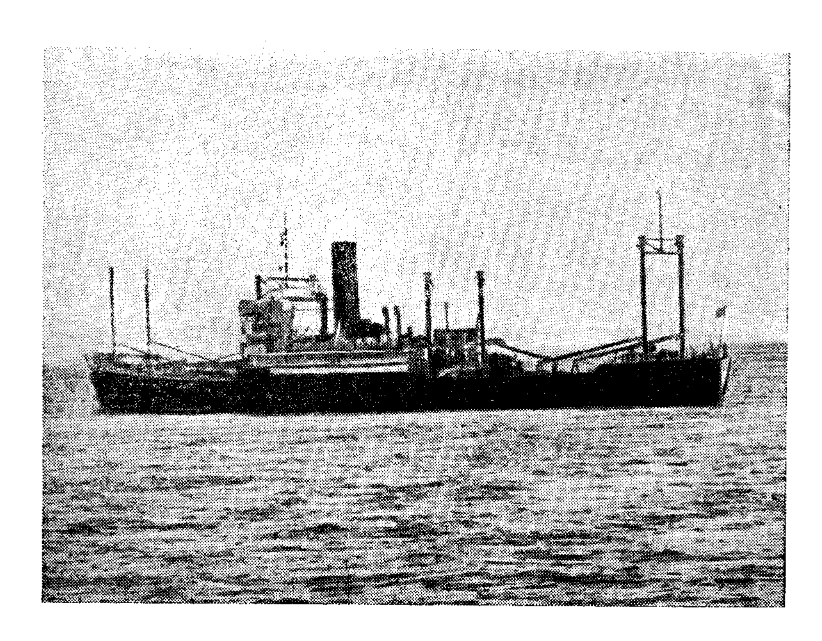
Благодаря четкой организации труда и производственному энтузиазму, охватившему всех работников порта, в течение трех месяцев был полностью выполнен максимальный план по оборудованию судоремонтной базы. Собраны две электроустановки, два токарных станка (один из них собран из утиля), изготовлены два наждачных точила, мокрое точило и установлен стенд, пригодный для ремонта и обкатки одновременно двух двигателей. Станки и двигатели установлены на бетонных фундаментах, а стенд на деревянном.

В порту не было квалифицированных рабочих. Создавая судоремонтную базу, диксоновцам пришлось освоить много специальностей. Например механикам пришлось сначала быть грузчиками, затем работать каменщиками, бетонщиками и выполнять ряд других работ, не имеющих никакого отношения к специальности моториста. Бригада механиков работала по-стахановски.

Но 6 мотористов-механиков не могли выполнить всю работу по оборудованию силовой, моторного и токарного цехов, по эксплоатации силовой и ремонту 14 двигателей. Пришлось срочно готовить новые кадры из матросов и грузчиков.

В начале декабря были организованы курсы мотористов и курсы судоводителей. В апреле уже 6 человек были подготовлены к самостоятельной вахте на электростанции и к работе по ремонту катеров. В ближайшее время еще несколько человек заканчивают эти курсы и приступят к самостоятельной работе на судоремонте.

Из грузчиков, почти впервые взявшихся за топор, была организована бригада строителей. Эта бригада в 13 человек под руководством наиболее передовых энтузиастов, также бывших



На рейде Диксона.

грузчиков — Мещерякова, Шведчикова, Рябцева и др., — производила большое строительство: две больших пристройки к механической мастерской, пристойку к конторе, шестикомнатную пристройку к жилому дому; отремонтировала бараки, электростанцию, токарный цех, моторный цех, механическую и другие помещения.

Дружно работала и бригада плавсостава. Она создала безопасное место для отстоя катеров, проводила выморозку и другие работы. В конце августа в бухте Лемберово была снята с камней затонувшая в 1936 г. баржа. В качестве брикватера ее поставили в портовой бухте. За нею осенью при штормах укрывались катеры и кунгасы. Однако эту баржу штормом легко могло бы разбить. Бригада плавсостава, чтобы сохранить ее в качестве брикватора, забутила эту баржу камнем. Это была трудоемкая работа — камня туда пошло более 400 кубометров. Работали, соревнуясь с другими бригадами. Даже в дни пурги в порту не было ни одного часа простоя из-за непогоды.

Бригада плавсостава скоро освоилась со своей новой специальностью и продолжает усиленно учиться. Летом 1939 г. из них выйдут неплохие водники.

Конечно хозяйство порта еще не соответствует тем требованиям, которые предъявляются к нему в 1939 г., но если сравнить его состояние в октябре 1938 г. и в апреле 1939 г., то получится огромная разница.

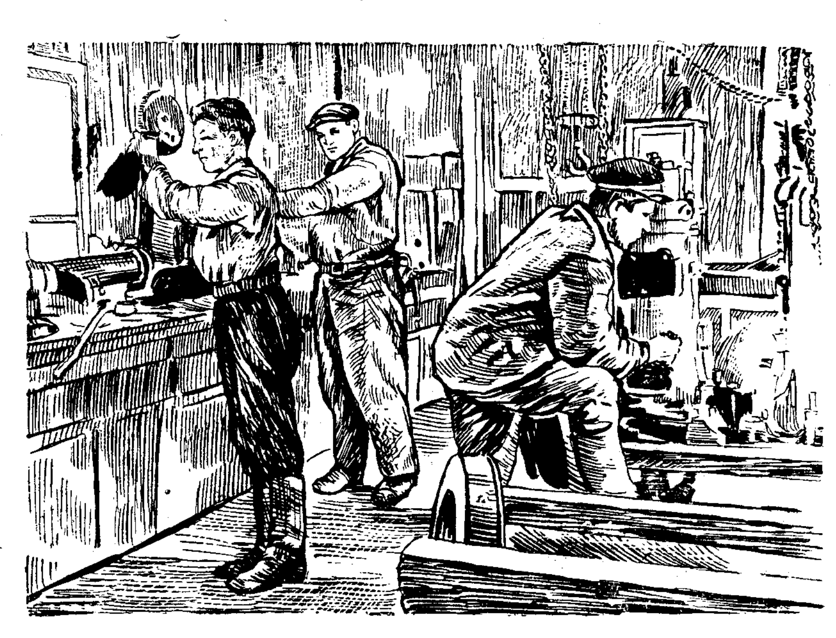
* * *

Осенью 1938 г. в порту не имелось квалифицированных рабочих, зато были люди, желающие учиться, по-большевистски бравшиеся за овладение новой специальностью. Труднее пришлось с материалами, но выход также был найден. В 13 км от порта находилось затонувшее морское судно. В полярную ночь пришлось много раз съездить туда на лошадях и собаках за металлом. Плавником был пополнен недостаток леса.

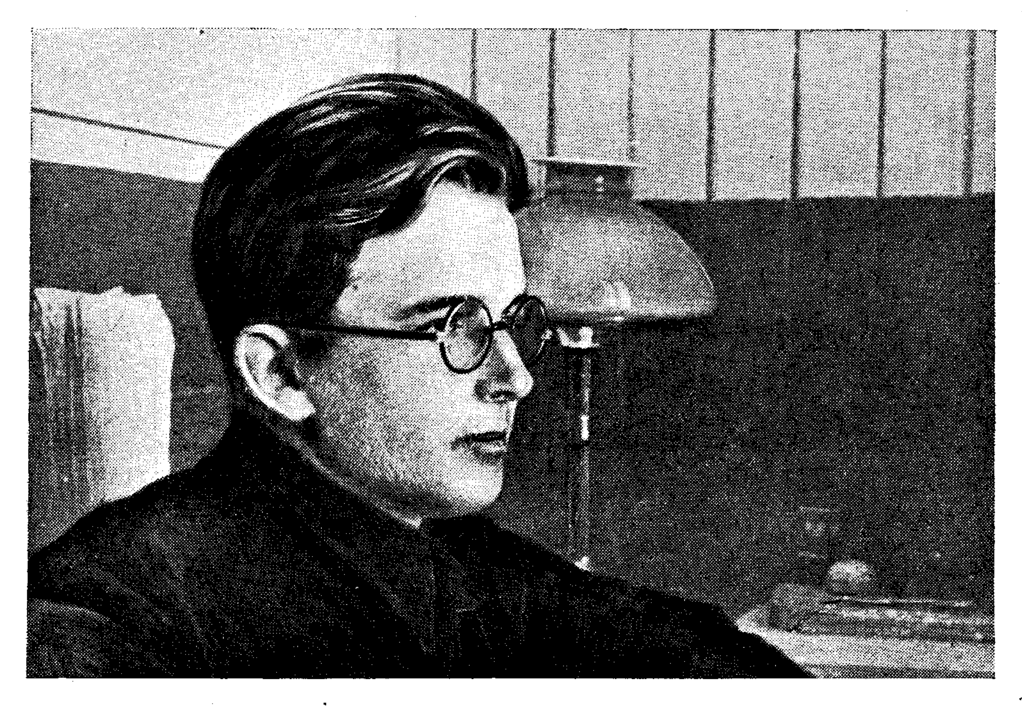
Напряженно работали производственные бригады, не отставали от них и подсобные цеха — хозяйственная часть и кухня. Всегда во-время и вкусно был приготовлен обед, хорошо истоплена баня. Это не мало способствовало успехам производственных бригад.

Весь коллектив Диксона живет интересами порта, строго следит за сроками выполнения работ и за их качеством.

Однажды комендант Маслов задержал бригаду плавсостава на 15 минут из-за



В механической мастерской порта Диксон.



К. П. РУМЯНЦЕВ

Диспетчер района острова Диксон, радиотехник, комсомолец. За отличную стахановскую работу в мае 1939 года т. Румянцев награжден Значком «Почетного Полярника». Приказом по Главному Управлению Севморпути ему также объявлена благодарность и выдана денежная премия.

несвоевременной выписки требования на уголь. Бригада подтянула т. Маслова, и с тех пор он стал за день раньше подготовлять рабочее место для бригады и обеспечивать ее необходимым инвентарем и материалами.

По трудовой дисциплине на первом месте стоит бригада плавсостава. Члены этой бригады Полозков, Ященко, Глушаев, Абрашин и другие являются образцовыми работниками как по производительности труда, так и по дисциплине.

Жизнь зимовщиков порта тесно связана с Большой Землей и сердца их бьются в унисон с сердцами всех граждан Советского Союза. Перед XVIII партийным съездом весь коллектив был охвачен соцсоревнованием. Производственные бригады показывали образцы социалистического отношения к труду, выполняя производственные задания от 150 до 300%.

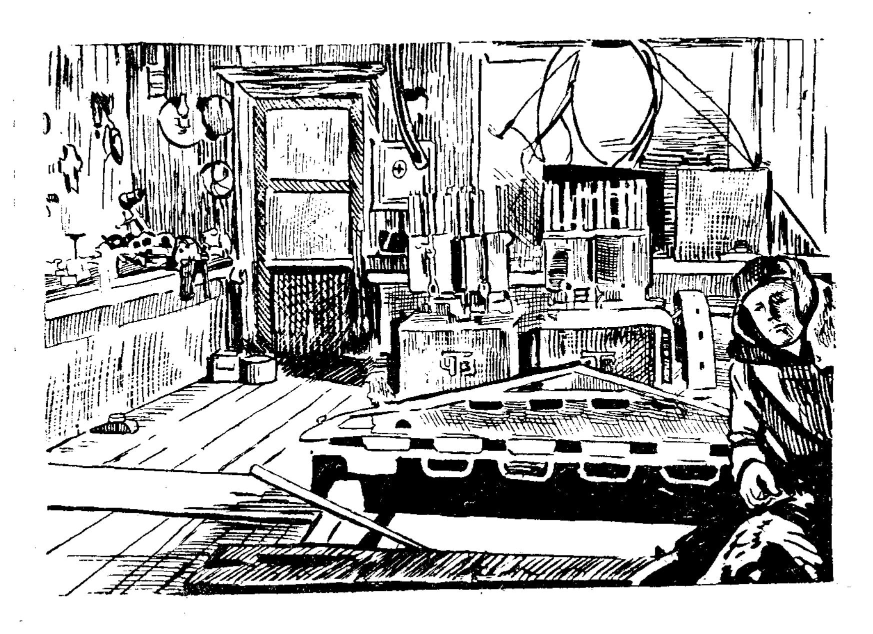
Диксоновцы не только по-ударному работают, но и по-ударному учатся: 32 человека ежедневно по 3 академических часа занимаются на курсах. Почти столько же охвачено кружками ликбеза, малограмотных и т. п.

Кроме того организованы кружки стрелковый, драматический, шахматный, ПВХО.

Зимовщики изучают историю партии и текущую политику.

Учеба, лекции, доклады, беседы, кино, работа в кружках, а также шахматы и другие игры заполняют досуг диксоновцев.

Отсутствие клуба тяжело отражается на развертывании культурно-массовой работы. Зимует в порту более 100 человек, а собраться негде. Кружки вынуждены заниматься в жилых комнатах. Нет звуковой кинопередвижки. Мощность радиоприемника недостаточна для обслуживания всех помещений порта. Очень бедна библиотека, и мало культурных развлечений. Особенно остро ощущается потребность в хороших биллиардах. Ощущается недостаток в музыкальных инструментах и в другом культурном инвентаре.



Двигатель ЧТЗ на стенде в механической мастерской порта Диксон.

* * *

В 1939 г. порт должен окончательно ликвидировать последствия вредительства и так наладить свое оборудование, чтобы удовлетворить всем требованиям морского транспорта, иначе говоря, за один год выполнить работу нескольких лет. Эта задача вполне разрешима.

Подготовка к навигации в порту Диксон складывается из двух элементов: подготовки, проводимой работниками порта, и подготовки, проводимой Морским управлением.

Можно быть уверенным, что первая часть этой работы будет хорошо выполнена, залог этому — результаты работы портовых бригад. Судоремонт выполняется в полном соответствии с годовым и месячным планами, а по некоторым судам и ранее графика. Отставаний нет. Также удовлетворительно идут и другие работы. Созданная судоремонтная база обеспечит профилактический ремонт плавсредств и во время навигации.

Однако на Диксоне будут очень тяжелые условия работы, если Морское управление со своей стороны не примет ряда мер. Прежде всего необходимо как можно быстрее доставить на Диксон жилые дома, а также достаточное количество брезентовых палаток для сезонных рабочих.

С первыми пароходами нужно доставить склады и брезенты для хранения грузов, кунгасы для перегрузочных операций. Полностью удовлетворить заявки на техническое снабжение и в первую очередь обеспечить порт судоремонтными материалами и береговыми транспортными средствами (тракторами, лошадьми и т. п.).

Своевременно должны прибыть грузчики, причем лучше, чтобы они ехали через Архангельск, а не через Красноярск. Это даст возможность удлинить период работы грузчиков на Диксоне на полмесяца в начале и почти на месяц в конце навигации.

Необходимо ликвидировать двойственность управления — сейчас порт подчинен и Морскому управлению и соподчинен Игарскому уполномоченному (отчеты сдаются в Игарку), что служит тормозом в работе.

Для дальнейшего развития порта Диксон необходимо срочно разработать генеральный план, так как до сих пор все строения носят случайный характер и может получиться так, что построенные здания и сооружения окажутся не на месте. Например, электростанция, построенная в навигацию 1938 г. для механизации угольных операций на острове Конус, уже сейчас подлежит переносу в другое место. На постройке этой электростанции Главное управление Севморпути бесполезно потеряло много средств. Если не будет срочно разработан и утвержден генеральный

план развития порта, потери могут выразиться в миллионах рублей.

Сейчас на Диксоне имеется пять разобщенных между собой жилых поселков: портовый поселок, Старый Диксон, Новый Диксон, Белушатник и о. Конус. Такое положение во всех отношениях нерационально. В дальнейшем необходимо все сконцентрировать в одном месте, выделив лишь передающий пункт радиостанции. К концентрации надо подходить постепенно, но необходимо срочно приступить к постройке единой мощной электростанции, которая обеспечит нужды всех поселков Диксона. (Трудности прокладки кабеля через морскую бухту в данном случае не должны пугать, так как это будет все же дешевле, чем строительство нескольких мощных станций.)

В 1939 г. должен быть разработан проект и в зиму 1939/40 г. нужно приступить к строительству большого ряжа-мола. Этот мол должен обеспечить отстой и выгрузку морских судов, а также отстой портовых и речных судов. Брекватор-баржа после прибытия новых кунгасов будет мал для защиты от шторма всех портовых судов.

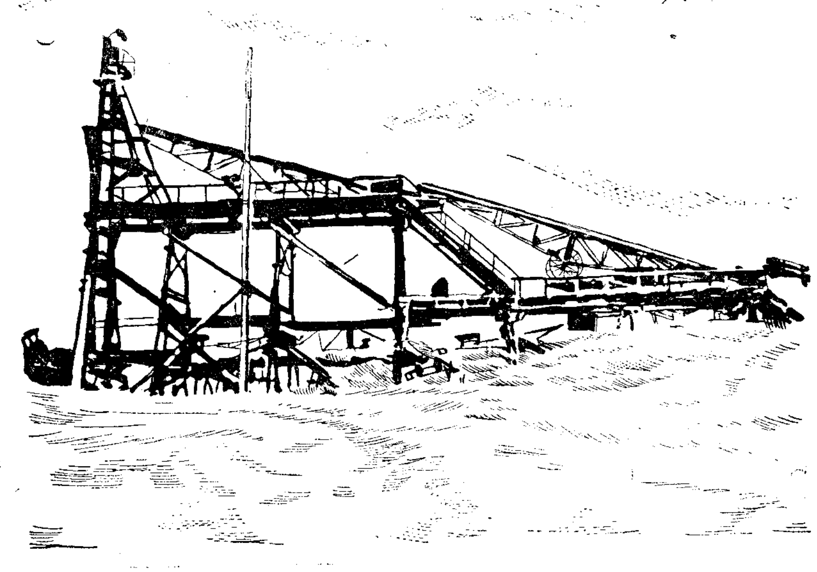
* * *

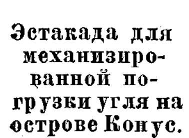
Работники порта взяли на себя обязательство образцово подготовить и провести навигацию, поэтому мы требуем четкости в работе и от наших «смежников» — арктических пароходств.

Безобразно в 1938 г. транспортировала грузы Архангельская морская контора и Архангельская заготснабконтора Главсевморпути. Грузы упаковывались плохо, небрежно, поэтому многие из них бывали повреждены.

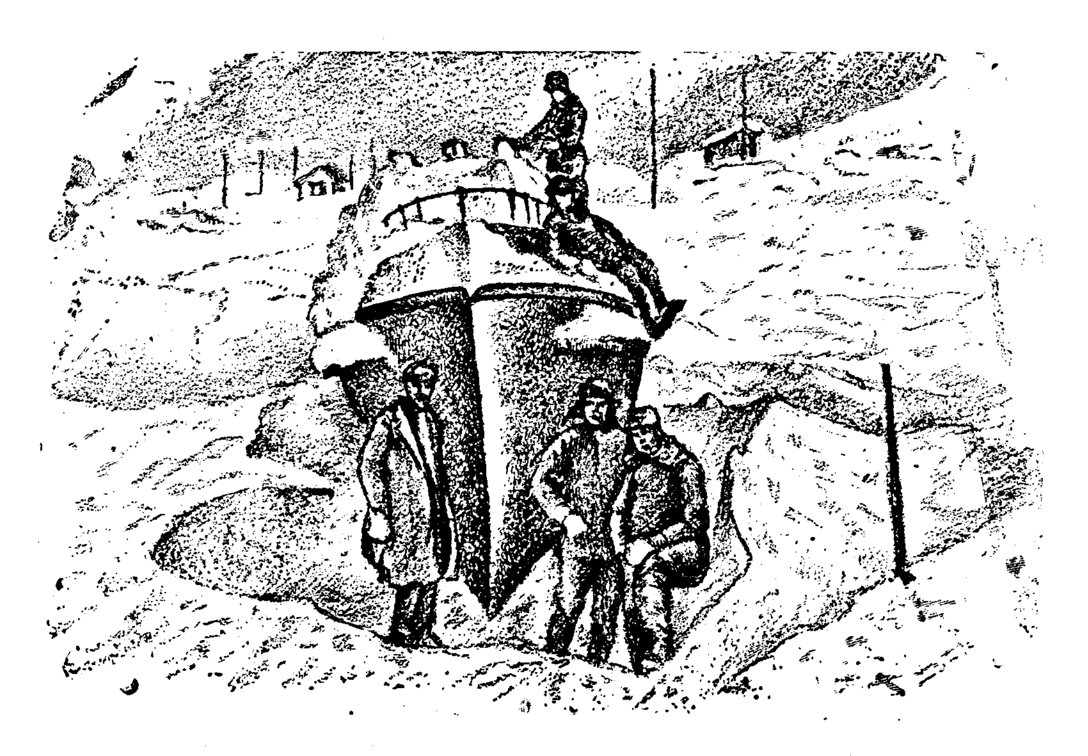
Многие грузы были не отправлены по халатности и недосмотру работников морской конторы. Так остались на складах Морской конторы в Архангельске овощи, пеногоны, сухая штукатурка, пенька, спецодежда, фотопринадлежности и т. п., хотя имелась полная возможность все это отправить на Диксон. Туда были доставлены грузы более позднего поступления.

Бичом для грузовладельцев, в том числе и для Диксона, являлась порочная система обработки грузов Морской конторой. Зачастую название груза, указанного в коносаментах, не соответствовало действительности. В одном коносаменте отправлялись грузы больших партий без подразделения их, под общим названием «продовольственный» груз или «технический» груз, куда наравне с роликами и огнеупорной глиной включались и дорогие измерительные приборы.





Эстакада для механизированной погрузки угля на острове Конус.



Выморозка катера в порту Диксон.

При разборе и актировании прибывших грузов на складе порта часто бывает невозможно установить виновника недостачи груза, так как отделения Арктикснаба и Заготснабконтора не прилагают к грузовым документам счетов-фактур. Это создает безответственность и способствует хищению.

Нужно, чтобы при выписке коносаментов грузы были четко диференцированы и снабжены счетами-фактурами отправителя. Необходимо также лучше производить погрузку судов в Архангельске и Мурманске и концентрировать грузы в трюмах по маркам и коносаментам. Например грузы на пароходе «Баурдо» в навигацию 1938 г. были так перепутаны, что из-за этого пароход был задержан под выгрузкой более чем на сутки.

Четко и оперативно должна работать эксплоатационная часть Морского управления и морских арктических пароходств, так как от этого зависит и плановая работа в порту. В навигацию 1938 г., например, неожиданно для порта без всякого предупреждения приходили суда, требующие срочной обработки. Путь от ближайшего порта до Диксона вполне достаточен по времени для того чтобы известить Диксон о приеме вышедшего оттуда морского судна.

Тяжело отзываются на работе порта и внеплановые перегрузки генеральных грузов, которых в навигацию 1938 г. было больше, чем плановых.

Работники арктического порта Диксон намерены наилучшим образом обслужить навигацию 1939 г. Порт Диксон соревнуется с портом Тикси.

Партийные и непартийные большевики Диксона приложат все усилия, чтобы выполнить задание партии и правительства «превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Н. КОМОВ

О РАБОТЕ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

(В ПОРЯДКЕ ОБСУЖДЕНИЯ)



За последние два года на страницах «Советской Арктики» неоднократно поднимался вопрос о реорганизации метеорологической службы в системе Главсевморпути и об улучшении работы Геофизического сектора Арктического института. Старое руководство Главсевморпути не приняло в этой области существенных мер и совсем не интересовалось предложениями низовых работников гидро-метеорологической сети. А эти предложения в большинстве случаев были очень ценными, так как отражали опыт многолетней полярной работы.

Решение XVIII партийного съезда относительно Северного морского пути четко определяет задачи Главсевморпути и в частности функции Гидро-метеорологической службы.

Новое руководство Главсевморпути обязано разрешить все организационные и методические вопросы Гидро-метеорологической службы и службы погоды.

Работу Гидро-метеорологической службы нужно так организовать, чтобы она полностью отвечала требованиям морского транспорта, авиации и народного хозяйства Арктики и Крайнего Севера.

Методическое руководство процессом производства метеорологических наблюдений и обработкой метеорологических данных стоит на очень низком уровне. Оно не удовлетворяет не только современных передовых запросов науки, но и практических требований морского и воздушного флотов. Объем и направление метеорологических наблюдений на полярных станциях в основном определяется программами и инструкциями метеорологических станций второго разряда Главного управления Гидрометеослужбы при СНК СССР. Эти программы и инструкции имеют почти историческую давность. Они недостаточно удовлетворяют требованиям, предъявляемым к метеорологии нашей советской современностью. Они мало учитывают и специфические особенности метеорологических наблюдений в Арктике. В Главсевморпути к ним даются лишь небольшие технические добавления.

В программах и инструкциях для полярных метеорологических станций должны быть не только указания о соблюдении действующих общесоюзных и международных положений. Необходимо включать в программы исследования и наблюдения за специфическими явлениями атмосферы, происходящими в Арктике. Например необходимо наладить специально приспособленное к условиям Арктики изучение влажности, видимости, высоты облачности, процесса облакообразования, туманов, солнечной радиации и изменения атмосферных элементов в высоких слоях атмосферы.

Изучение напряжения солнечной радиации (актинометрия) и исследование свойств верхних слоев атмосферы (аэрология) на наших полярных станциях поставлены не так, как следует. Недо-



Геофизическая работа на острове Генриетты.

статочен объем производимых наблюдений, количество пунктов, где они производятся.

Отдельные руководители и хозяйственники часто недооценивают практического значения этих наблюдений, а между тем они определяют успех освоения на Крайнем Севере сельскохозяйственных культур и правильность прогнозов погоды и ледового режима.

Устаревшие инструкции Главного Управления Гидрометеослужбы при СНК СССР, которыми в силу необходимости приходится пользоваться, предъявляют главным образом чисто климатологические запросы к метеорологии. Они почти не учитывают современных требований социалистического хозяйства, авиации и морского транспорта. Нельзя также забывать требований, предъявляемых к полярной метеорологии обороной нашей страны. Поэтому программы наших гидро-аэро-метеорологических полярных станций необходимо срочно переработать, чтобы они смогли удовлетворить все современные требования.

Кроме того программы аэро-метеорологических наблюдений должны быть приспособлены отдельно к каждой полярной станции. При составлении программ для конкретной полярной станции нельзя исходить только из временных хозяйственно-бытовых ее условий, а необходимо учитывать географическое и метеорологическое значение этой станции. На некоторых островах (например остров Уединения и другие) необходимо создать полярные обсерватории, где должен производиться весь комплекс аэрологических, актинометрических, магнитных и общеметеорологических наблюдений.

Шаропилотные и радиозондажные наблюдения на большинстве станций нужно проводить ежедневно. Число пунктов, на которых они производятся, необходимо увеличить в несколько раз.

В 1939—1940 гг. ежедневные радиозондажные наблюдения запланированы лишь в двух пунктах: на м. Шмидта и в бухте Тихой. Если серьезно учесть всю решающую значимость ежедневных данных радиозондирования для



В Арктике

«Советская Арктика»

прогнозов погоды по всему Советскому Союзу, то нельзя не притти к бесспорному выводу, что двумя пунктами радиозондирования в Арктике ограничиться нельзя. Срочно необходимо организовать ежедневно радиозондаж еще по крайней мере на Югорском Шаре, Диксоне, мысе Челюскина, Тикси, Четырехстолбовом и на острове Уединения.

Нельзя согласиться и с тем, что магнитные наблюдения совсем не ведутся на таком большом расстоянии, как от мыса Челюскина до Уэлена, что вовсе отсутствуют наблюдения за атмосферным электричеством и зависимостью распространения радиоволн от атмосферных явлений (особенно на дальнем Востоке).

Нельзя также сокращать до практически нецелесообразного минимума штаты аэро-метеорологов, так как один наблюдатель на полярной станции не может проделать полноценную работу ни по объему, ни по качеству. Против этого могут возразить хозяйственники и отдельные руководители, ссылаясь на недостаток средств и малую эффективность самой метеорологической службы. Но при общей здоровой экономии средства на метеорологическую службу найдутся. В этом году постановлением правительства кредиты по Главному управлению Гидрометеослужбы при СНК СССР значительно увеличены.

Что касается недостаточной эффективности метеорологической службы, то в этом повинны те руководители, которые плохо руководили метеорологической службой, не помогали ей и мало интересовались ее нуждами. Довольно распространено такое отношение к метеорологии, которое граничит со своеобразным проявлением махаевщины (сравнение метеорологов с «ветродуями», синоптиков с «колдунами» и т. д.).

Геофизический сектор Арктического института методически почти не руководит гидрометеорологической службой. Он главным образом обрабатывает данные метеорологических наблюдений, полученные на полярных станциях, подменяя этим научно-исследовательскую работу, которой ему нужно заниматься в первую очередь.

Слабое методическое руководство и недостаточная и неполноценная научно-исследовательская продуктивность Геофизического сектора в основном объясняется его методической и методологической консервативностью. Геофизический сектор в своей работе искусственно сужает свои задачи, главным образом чистой климатологией. Вопросы, связанные с разработкой тем динамической метеорологии и синоптики, остаются и до сих пор вне плана его основных работ. Геофизический сектор Арктического института не удовлетворяет современных требований, предъявляемых к метеорологии Северным морским путем. До сих пор, например, нет хорошей работы, написанной по материалам аэрометеорологических наблюдений, которая могла бы служить капитану парохода или пилоту ценным руководством в их операциях в Арктике.

Геофизический сектор должен так перестроиться, чтобы стать оперативной научно-исследовательской организацией, которая бы выпускала научный материал, имеющий практическое значение для освоения Северного морского пути. Для этого Геофизический сектор должен иметь постоянную производственную связь с Морским управлением, Управлением полярной авиации и Сельхозотделом. Обработку аэрометеорологических наблюдений, собранных полярными станциями, нужно из Геофизического сектора Арктического института передать в органы оперативного руководства Гидро-метеорологической службы. Первичную обработку наблюдений по актинометрии, магнитологии и атмосферному электричеству целесообразно оставить в Геофизическом секторе, так как их первичная обработка носит уже научно-исследовательский характер. Вполне понятно, что в отдельных случаях, когда в этом будет необходимость, некоторые метеорологические данные Геофизический сектор может обрабатывать и сам.

Геофизический сектор, освобожденный от обработки и издания аэро-метеорологических наблюдений полярных станций, сможет основное внимание обратить на научно-исследовательские ра-

боты и по-настоящему методически руководить полярными метеорологическими станциями и отдельными научно-исследовательскими изысканиями в Арктике (в полярных обсерваториях, экспедициях и т. д.).

Организационная структура Гидрометеорологической службы в Главсевморпути не выдерживает никакой критики. Оперативное руководство гидрометеорологическими станциями сосредоточено в Управлении полярных станций в Москве, а методическое руководство и обработка аэро-метеорологических данных в Геофизическом секторе Арктического института в Ленинграде. Отсюда — полная неразбериха, безрезультатная переписка. Ни один вопрос не разрешается своевременно.

Гидро-метеорологический отдел Управления полярных станций не может правильно и оперативно руководить метеорологическими станциями и работой отдельных метеорологических наблюдателей, если он сам не обрабатывает аэро-метеорологических материалов. По каждому вопросу ему приходится вести переписку с Арктическим институтом, находящимся в другом городе.

В Главсевморпути руководство метеорологическими станциями разделено между Управлением полярными станциями и Управлением полярной авиации. В ведении Управления полярными станциями находится 49 метеорологических станций, а в ведении Управления полярной авиации — 25 станций. Это нарушает единую и продуманную систему руководства станциями и правильное распределение метеорологических кадров между ними.

В Главсевморпути должна быть единая Гидро-метеослужба, одновременно удовлетворяющая запросы морского транспорта, авиации и сельского хозяйства (как это делается в системе Главного управления Гидрометеослужбы при СНК СССР).

Для этого необходимо создать одно оперативное управление Гидрометеослужбой, которое должно находиться в Москве. Кроме обычных оперативных функций оно должно производить инспекцию всех аэро-гидро-метеорологических станций, а также обработку и издание всех аэро-метеорологических материалов. Этому управлению (или отделу) должны быть подчинены все метеорологические станции, находящиеся в системе Главсевморпути, а также сектор службы погоды. Сектор погоды будет руководить полярными бюро погоды, снабжать синоптическими материалами Отдел ледовых прогнозов, синоптическими методами контролировать работу полярных метеорологических станций.

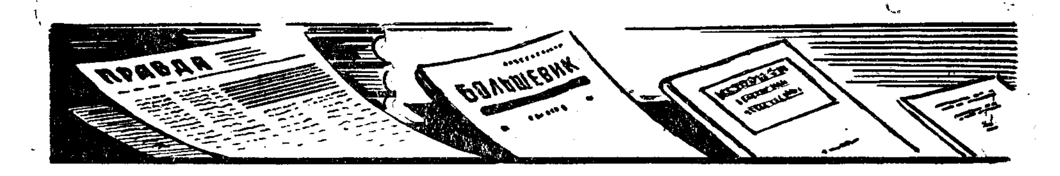
Геофизический сектор Арктического института должен стать научно-исследовательской организацией, производящей научно-исследовательскую обработку (а не первичную) всех геофизических материалов полярных обсерваторий и аэро-гидро-метеорологических станций по плану, согласованному с отдельными управлениями Главсевморпути и соответствующими отделениями Академии Наук. Через Управление Гидро-метеослужбы Главсевморпути он должен методически руководить всеми геофизическими работами и давать консультации по всем вопросам геофизической практики.

Такое распределение функций между Управлением Гидро-метеослужбы Главсевморпути и Геофизическим сектором Арктического института обеспечит продуманное и плановое руководство всей Гидро-метеорологической службой.

Обработка гидрологических наблюдений полярных станций до сих пор находится в беспризорном состоянии. Эта обработка должна быть закреплена или за Арктическим институтом или за Гидрографическим управлением Главсевморпути.

Срочное разрешение всех вышеперечисленных вопросов согласно установкам, данным Главсевморпути XVIII съездом партии и правительством, обеспечит нашу родину полноценным метеорологическим обслуживанием в Арктике и на Крайнем Севере.

► ● ◄



Партийная жизнь

Н. МЫШЛЯЕВ

ОРГАНИЗАЦИЯ ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЫ И АГИТАЦИИ

На XVIII съезде нашей партии товарищ Сталин еще раз сосредоточил внимание всей партии на серьезнейшем значении партийной пропаганды и агитации. О партийной пропаганде товарищ Сталин говорил как об одной из очень важных и очень ответственных областей партийной работы, способствующей укреплению партии и ее кадров, воспитывающей эти кадры в духе марксизма-ленинизма.

Товарищ Сталин указывал: «Можно удовлетворительно поставить дело регулирования состава партии и приближения руководящих органов к низовой работе; можно удовлетворительно поставить дело выдвижения кадров, их подбора, их расстановки; но если при всем этом начинает почему-либо хромать наша партийная пропаганда, если начинает хиреть дело марксистско-ленинского воспитания наших кадров, если ослабевает наша работа по повышению политического и теоретического уровня этих кадров, а сами кадры перестают в связи с этим интересоваться перспективой нашего движения вперед, перестают понимать правоту нашего дела и превращаются в бесперспективных деляг, слепо и механически выполняющих указания сверху,— то должна обязательно захиреть вся наша государственная и партийная работа. Нужно признать, как аксиому, что чем выше политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников любой отрасли государственной и партийной работы, тем выше и плодотворнее сама работа, тем эффективнее результаты работы, и наоборот,— чем ниже политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников, тем вероятнее срывы и провалы в работе, тем вероятнее измельчание и вырождение самих работников в деляг-крохоборов, тем вероятнее их перерождение».

Товарищ Сталин подчеркнул, что для коммуниста, советского интеллигента, какой бы специальности они ни были, должно быть обязательно знание марксистско-ленинской науки об обществе, о законах развития общества, о пролетарской революции и победе коммунизма. «Ибо нельзя считать действительным ленинцем человека, именующего себя ленинцем, но замкнувшегося в свою специальность, замкнувшегося, скажем, в математику, ботанику или химию и не видящего ничего дальше своей специальности. Ленинец не может быть только спецалистом облюбованной им отрасли науки,— он должен быть вме-

сте с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной. Это будет, конечно, дополнительной нагрузкой для большевиков специалистов. Но эту будет такая нагрузка, результаты которой окупятся с лихвой» (Сталин, Отчетный доклад на XVIII съезде партии о работе ЦК ВКП(б).

Выход в свет «Краткого курса истории партии», этой замечательной книги — энциклопедии основных знаний марксизма-ленинизма, и постановления ЦК ВКП(б) о пропаганде ознаменовало собой новую полосу в марксистско-ленинской пропаганде в нашей стране.

После постановления ЦК партии о пропаганде прошло больше полгода. Срок довольно достаточный для того, чтобы проанализировать, что конкретно сделано парторганизациями Севморпути в реализации этого исторического постановления.

Прошедшие месяцы после выхода Краткого курса истории партии и постановления ЦК о пропаганде показали, какой огромный интерес проявили наши полярники, партийные, комсомольские, профсоюзные и другие кадры, интеллигенция, работающая на Севере, к изучению истории большевизма, марксистско-ленинской теории.

Выход Краткого курса истории ВКП(б), постановления ЦК о пропаганде, доклад товарища Сталина на XVIII съезде партии и решения съезда вызвали большой подъем партийно-политической работы на полярных станциях, в предприятиях и учреждениях Севморпути.

В наиболее крупных организациях Севморпути, в таких как Игарская, Мурманская, Якутская, Архангельская, вскоре же после опубликования постановления ЦК ВКП(б) стали систематически организовывать лекции, консультации в помощь самостоятельно изучающим историю партии.

В Архангельске читались лекции на такие темы: о работах Ленина «Что делать?» и «Шаг вперед, два шага назад», о русско-японской войне, о государстве и др.

В Мурманске было только в марте — апреле прочитано 16 лекций по истории партии.

В Якутске по истории партии за один январь было прочитано шесть лекций.

На всех этих лекциях, консультациях присутствовали не только члены партии, но и много беспартийных большевиков, интеллигенции.

Лекторы, посланные на самолетах в Арктику в марте — апреле этого года, собирали аудиторию по 300—400 человек. Помещения, где читались лекции по истории партии и международному положению, наполнялись до отказа. Полярники и местное население слушали иногда по 4—5 часов и не расходились, задавая все новые вопросы. До того велик интерес к этим темам!

Газеты политотделов стали систематически помещать консультации в помощь изучающим историю партии.

Некоторые газеты оказывают большую помощь партийным организациям в пропагандистской работе. Так, например, по инициативе Игарской газеты «Большевик Заполярья» при редакции было созвано совещание коммунистов и кандидатов партии, самостоятельно изучающих историю партии. После этого целая страница газеты была посвящена опыту работы отдельных товарищей, самостоятельно изуча-

ющих историю партии. В этой же газете помещены консультации на следующие темы: «Творческий марксизм», «Роль идей в общественном развитии», «О работе Ленина «Что делать?» и др.

Якутская газета «Полярный большевик» также систематически помещает материалы об изучении Краткого курса истории партии, публикует статьи по обмену опытом самостоятельно изучающих Краткий курс истории партии. С 1 января по апрель 1939 г. газета публиковала консультации по таким вопросам: «Реформа 1861 года», «Северный союз русских рабочих», «Морозовская стачка», «Справедливые и несправедливые войны» и др.

Газета Мурманского политодела «Звезда Заполярья» не ограничивается консультациями по отдельным вопросам истории партии. Она поместила интересные методические консультации на следующие темы: «Организация самостоятельной работы над книгой», «Процесс чтения и изучения материала», «Формы и методы записи» и др.

Эти примеры не единичны для газет, выходящих в Арктике. Наши газеты стали уже играть немаловажную роль в оказании помощи самостоятельно овладевающим марксистско-ленинской теорией.

Партийные организации организовали ряд теоретических конференций по истории партии.

В Игарке проведена теоретическая конференция по I главе истории партии, выступило 12 человек.

На ледоколе «Русанов» проведено три теоретические конференции, в Мурманске — четыре. Проводились теоретические конференции на мысе Шмидта, в бухте Провидения и других пунктах.

В связи с изучением Краткого курса истории партии большая часть наших кадров приобрела веру в свою способность познать законы общественной жизни, овладеть великими идеями большевизма. В результате работы над собой, систематического овладевания марксистско-ленинской теорией выдвинулись многие новые кадры на партийную, хозяйственную и другую работу в предприятиях и учреждениях Севморпути. Эти кадры вносят новое во всю партийно-хозяйственную, профсоюзную, комсомольскую работу, успешно мобилизуют работников Севморпути на выполнение решений XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути к концу третьей пятилетки в нормально действующую водную магистраль.

В постановке партийной пропаганды мы имеем, однако, еще много серьезных недостатков. Нам надо еще крепко поработать, чтобы полностью выполнить указание товарища Сталина и постановление ЦК ВКП(б) о пропаганде.

В постановлении ЦК ВКП(б) отмечено много недостатков в постановке партийной пропаганды. Многие из этих недостатков еще до сих пор не устранены в парторганизациях Севморпути.

Некоторые партийные руководители несерьезно подошли к реализации постановления ЦК партии о пропаганде и по существу не поняли его.

Например в Амдерме сейчас же после опубликования постановления ЦК ВКП(б) было создано 18 кружков по изучению истории партии. Якутский политотдел также увлекся организацией кружков, в одном Якутске при организациях Севморпути было создано 17 кружков.

В бухте Провидения при обсуждении постановления ЦК ВКП(б) о постановке партийной пропаганды парторганизация приняла такое решение: «Выделить 6 пропагандистов, обязав их к февралю 1939 го-

да провести организационное оформление кружков». В Пеледуе парторг т. Гусев заставляет коммунистов в обязательном порядке посещать кружки. Когда профорг т. Мишарин просил т. Гусева дать ему возможность самостоятельно изучать Краткий курс истории ВКП(б), то получил следующий ответ: «Ты самостоятельно изучай, но в кружок ходи».

На мысе Шмидта в кружок записывали без учета подготовки товарищей, начиная от малограмотных и кончая хорошо подготовленными товарищами.

Все это говорит о том, как необходимо еще и еще разъяснять постановление ЦК партии о пропаганде, где указывается, что основным методом обучения наших кадров должно быть самостоятельное изучение истории партии. Кружки могут организовываться при условии, если имеется квалифицированный пропагандист, при полной добровольности товарищей, желающих заниматься в кружке, с учетом их политической и общеобразовательной подготовки.

Партийные и комсомольские руководители, сами не изучающие историю партии по существу, пропагандой не руководят, не вникают в ее содержание. Боясь, как бы их не обвинили в контроле над коммунистами, самостоятельно изучающими историю большевизма, такие руководители пустили дело пропаганды на самотек. Иногда отдельные партийные активисты боятся затрагивать вопросы пропаганды, чтобы не проявить свое невежество в теории марксизма-ленинизма. Они не решаются поговорить с коммунистами, чтобы выяснить, как они изучают историю партии и в какой помощи нуждаются. Такие руководители, если и заводят разговор с коммунистами по вопросам пропаганды, то этот разговор обычно носит такой трафарет: «Ну, как, изучаешь?» «Изучаю». «Какую главу?» «Изучаю вторую... третью». На этом «руководство» делом пропаганды кончается. Коммунисты не получают никакой помощи. Партийный руководитель обязан сам подавать пример в учебе. Тогда он сумеет руководить пропагандой по существу, вникать глубоко в ее содержание, прививать членам партии вкус к работе над собой.

Парторганизациям Севморпути надо перенять опыт передовых партийных организаций Москвы и Ленинграда. В этих городах нередко парторги и секретари партийных организаций организуют коллективные консультации, сами собирают изучающих историю партии, приглашают консультантов, стремятся вызвать оживленную беседу и дискуссию по вопросам истории партии. Здесь же они выясняют, довольны ли коммунисты консультацией, лекцией, узнают, на какую тему целесообразно устроить очередную лекцию, групповую консультацию.

Много недостатков и в работе кружков, в особенности в методе занятий. Часто на кружке просто читают материал, а пропагандист ограничивает свою роль тем, что задает вопросы отдельным кружковцам. Кружок должен работать по-другому. Кружок должен закреплять самостоятельную работу коммунистов. Каждому кружковцу, прежде чем притти на занятия, нужно основательно поработать самостоятельно, законспектировать определенный материал к занятию. Руководитель кружка на занятии должен меньше сам говорить. Ему надо больше активизировать слушателей, вызывать их на обмен мнений, превращать занятия в живую товарищескую дискуссию. Тогда кружок нового типа будет творческим, активным.

После постановления ЦК ВКП(б) о пропаганде срок прошел до-

вольно порядочный. Партийные организации Севморпути и полярная печать продолжают, однако, до сих пор давать лекции и консультации только по первым 3—4 главам Краткого курса истории ВКП(б). Лекции и консультации необходимо давать по всему курсу истории партии и в особенности уделить внимание послеоктябрьскому периоду. Нужно гнаться не за количеством лекций. Необходимо сделать их более содержательными, привлекать для этого высококвалифицированных лекторов.

Целесообразно помимо лекций и консультаций устраивать товарищеские встречи по обмену опытом, собеседования, которые помогут более глубоко усвоить ту или иную тему.

Необходимо шире практиковать теоретические конференции, более тщательно к ним готовиться. Нам кажется, что неправильно выделять много докладчиков на конференции. Это несомненно утомляет участников конференции и понижает их активность. Опыт показывает, что наиболее целесообразно выделять 2—3 докладчиков.

В успехе партийной пропаганды особенно велика роль консультанта. Обязанность его заключается не в том, чтобы отсидеть положенные часы в парткабинете. Он должен уметь завязать связи с людьми, самостоятельно работающими над книгой, держать их под наблюдением, интересоваться что они читают, в какой помощи нуждаются.

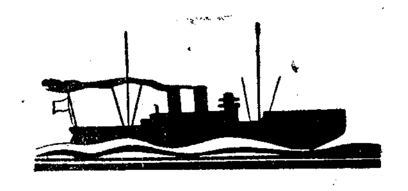
На полярных станциях, за полярным кругом не всегда бывает квалифицированный лектор. Большое значение приобретает поэтому организация в таких пунктах слушания лекций, косультаций, передаваемых по радио из Москвы.

Партийные организации Севморпути проводят большую агитационную работу по разъяснению решений XVIII съезда партии и доведению их до каждого полярника. Для этого используются всевозможные формы и методы агитации: читки, беседы, доклады, лекции, печать, собрания и др.

В Архангельске в организациях Севморпути только за апрель проведено 102 читки и беседы по материалам XVIII съезда партии. В Мурманске выделено 126 агитаторов, которые в течение марта — апреля провели 564 беседы. Широко разъясняются решения съезда и в других организациях. Нужно не ослаблять этой работы, принять все меры, чтобы довести решения съезда до сознания каждого полярника.

Центральная задача агитационной работы — мобилизовать всех полярников на успешное выполнение решения XVIII съезда партии о превращении в третьей пятилетке Севморпути в нормально действующую водную магистраль. Путь к этому — успешное выполнение плана навигации 1939 г.

Успех партийной пропаганды и агитации зависит от организации этого дела. Там, где партийные руководители осознали это, где они сами настойчиво овладевают марксистско-ленинской теорией, там пропагандистская и агитационная работа поднята на должную высоту.



Т. ЛЕЙЗАРЕНКО

В ГАВАНИ АРКТИЧЕСКИХ КОРАБЛЕЙ

(ОПЫТ ПАРТИЙНОЙ ПРОПАГАНДЫ МУРМАНСКОГО ПОЛИТОТДЕЛА)

Крупнейшей гаванью Арктического пароходства, здравницей северных кораблей является город Мурманск.

Советские полярники метко прозвали Мурманск воротами Арктики. Летом из Мурманска уходят десятки судов по Великому северному морскому пути.

В Мурманске строится основной судоремонтный завод Севморпути, куда по призыву Героя Советского Союза т. Папанина со всех концов нашей родины приехали тысячи комсомольцев, представителей славной советской интеллигенции.

В Мурманском пароходстве Севморпути, на ледоколах и судах, на строительстве и в действующих цехах судоремонтного завода работает около 9000 человек, из них более 1500 — интеллигенции: капитаны и радисты, инженеры и техники, гидрологи и метеорологи, политработники и многие другие представители науки и техники, упорно осваивающие, советскую Арктику.

Издание Краткого курса Истории ВКП(б), решения XVIII съезда ВКП(б) вызвали огромное стремление полярной интеллигенции к повышению своего идейно-политического уровня.

Об интересе к изучению Истории большевистской партии говорит хотя бы следующий факт: за один апрель 1939 г. из библиотеки Севморпути было выдано 593 тома произведений Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. Коммунистический манифест читали в апреле 68 товарищей.

Мурманский политотдел Севморпути (начальник Политотдела, орденоносец, т. Дьяков) сумел найти правильные методы и формы партийной пропаганды, учитывающие специфические условия работы среди полярной интеллигенции.

Политотдел организовал квалифицированную помощь полярникам, индивидуально изучающим Историю ВКП(б), доклад товарища Сталина и решения XVIII партийного съезда. Проведен учет индивидуально изучающих Историю партии для оказания необходимой помощи.

Открыто два партийных кабинета: один в доме Культуры полярников, обслуживающем работников строительства и завода, другой при арктическом пароходстве.

В парткабинетах можно встретить часто капитанов, помполитов, инженеров, бухгалтеров и других представителей советской интеллигенции. Они приходят сюда, когда корабли находятся в Мурманской гавани, и также в часы отдыха. Здесь они могут прослушать лекцию, получить необходимую консультацию, поработать над книгой и просмотреть наглядные пособия.

Своей хорошей работой парткабинеты завоевали авторитет среди партийной и непартийной интеллигенции.

В помощь политотделу Политуправление Главсевморпути направило двух квалифицированных лекторов тт. Кимбар и Зелингер. Они читали лекции в парткабинетах и на судах, проводили квалифицированные консультации — групповые и индивидуальные. Только за один апрель лекторы прочитали 21 лекцию в помощь изучающим Историю ВКП(б) и по материалам XVIII съезда партии. На лекциях всегда присутствует хозяйственный и партийный актив.

Постоянные слушатели лекций — секретарь партбюро строительства завода т. Черкасов, секретарь партбюро пароходства т. Зубов, начальник Политотдела т. Дьяков, директор завода, инженер т. Прокофьев, начальник пароходства т. Нестеров, помполит танкера «Юкагир» т. Богданов, радист парохода «Сталинград» т. Михайлов и многие другие.

Политотдел периодически проводит товарищеские встречи с индивидуально изучающими Историю ВКП(б).

3 мая была проведена такая встреча с интеллигенцией пароходства. Присутствовало 23 человека. В составе участников этого собеседования было 80% с законченным высшим образованием. Здесь можно было увидеть инженеров, механиков, экономистов, капитанов и т. д. На встрече товарищи рассказали о том, как они изучают историю ВКП(б), и совместно разбирали вопросы, возникшие у них по изучаемому материалу.

Тов. Гречишников во время встречи сказал, что он уже приступил к изучению IV главы Краткого курса Истории ВКП(б). Основной недостаток в своей работе он видит в том, что еще не умеет конспектировать так, чтобы записать основные мысли. Он просил парткабинеты систематически давать индивидуальные списки минимума и максимума литературы, а также устраивать выставки литературы по отдельным главам Краткого курса Истории ВКП(б).

Интересным опытом на беседе поделился т. Кузнецов:

«Вначале я прочитал весь Краткий курс Истории партии. Прежде чем приступить к тщательному изучению первой главы, я восстановил в памяти и прочитал из истории народов СССР тот материал, который относится к первой главе. Подобрал всю необходимую литературу из классиков марксизма-ленинизма, прочитал Коммунистический манифест, законспектировал произведения Ленина, Сталина, работы Плеханова, относящиеся к первой главе. После этого сделал обобщенный краткий конспект. Систематически подбираю весь материал, который публикуется в периодической печати «В помощь изучающим историю ВКП(б)».

Товарищи, выступавшие после т. Кузнецова, говорили, что они используют его опыт.

На ледокольном пароходе «Дежнев» после большой подготовительной работы была проведена теоретическая конференция по первой главе Краткого курса Истории ВКП(б). Инициатором и руководителем конференции был помполит т. Громов. Конференция продолжалась два вечера. Наряду с коммунистами докладчиками выступали и беспартийные. Интересно, содержательно выступил по вопросу об отмене крепостного права беспартийный капитан т. Мелихов. В работе конференции приняли активное участие 22 человека.

На пароходе «Сталинград» такая же теоретическая конференция была проведена во время плавания судна во льдах Баренцова моря. Участники конференции по радио запрашивали ответы на отдельные вопросы.

Опыт теоретических конференций на «Дежневе», «Сталинграде» внимательно изучается коммунистами и беспартийными товарищами других кораблей.

Свыше полутора лет дрейфует в суровой Арктике ледокольный пароход «Седов». Оторванные от Большой Земли седовцы живут одной жизнью со всей советской страной, со всем советским народом. Седовцы систематически изучают историю большевистской партии. К сожалению, не предоставилась возмож-

ность снабдить седовцев энциклопедией большевизма — книгой «Краткий курс Истории ВКП(б)». По их просьбе регулярно передаются им по радио соответствующие главы из этой книги. Прослушав передачи, седовцы просят Политуправление Главсевморпути и Мурманский политотдел (к которому приписан «Седов») дать ответы на различные вопросы, возникающие у них в связи с изучением Истории партии.

В организации партийной пропаганды и агитации не плохо помогает газета «Звезда заполярья» (орган Мурманского политотдела Севморпути). В газете часто публикуются консультации для изучающих историю ВКП(б). За последние два месяца было помещено 8 консультационных статей.

На строительстве завода Севморпути и на многих кораблях и судах издаются ежедневные газеты «Молнии». Наряду с производственными показателями за день в газетах сообщается, что проводится в этот день в помощь изучающим историю ВКП(б).

Полярники, не имеющие достаточной подготовки для самостоятельного изучения истории ВКП(б), работают в кружках, которые созданы на арктических судах, на строительстве и т. д. Руководителями кружков утверждены квалифицированные пропагандисты. В Мурманске руководителем кружка по низшему звену утвержден директор завода т. Прокофьев. Он много работает над собой, тщательно готовится к занятиям.

В работе Политотдела в области партийной пропаганды существуют, однако, и существенные недостатки.

Из поля зрения Политотдела выпадают так называемые «мелкие» организации, например, Арктикуголь, Торговая контора и ряд других. В этих организациях работники Политотдела бывают редко и оказывают мало помощи индивидуально изучающим Историю ВКП(б).

Состав слушателей на лекциях с точки зрения теоретической и общеобразовательной подготовки весьма неоднородный. Нужно в будущем строить лекции более дифференцированно.

Политотдел мало работает с руководителями кружков: их выделили, утвердили, но о помощи забыли.

Необходимо провести семинары пропагандистов, уходящих с судами в навигацию, укомплектовать библиотеки и разработать план работы лекторов по обслуживанию моряков во время навигации.

* * *

Начинается полярная навигация второго года Третьей сталинской пятилетки.

Огромная работа возлагается на моряков Арктического пароходства и всех мурманских работников Севморпути. Три четверти всего грузопотока по Северному морскому пути в этом году пойдет через Мурманск. В навигацию 1939 г. из Мурманска в Арктику будет перевезено почти в 12 раз больше грузов, чем в прошлом году.

Партийным организациям, советской полярной интеллигенции всегда надо помнить золотые слова, сказанные вождем народов товарищем Сталиным на XVIII съезде ВКП(б):

«Можно с уверенностью сказать, что если бы мы сумели подготовить идеологически наши кадры всех отраслей работы и закалить их политически в такой мере, чтобы они могли свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке, если бы мы сумели сделать их вполне зрелыми марксистами-ленинцами, способными решать без серьезных ошибок вопросы руководства страной — то мы имели бы все основания считать девять десятых всех наших вопросов уже разрешенными».

► ● ◄

А. БОРДАДЫН

О НЕДОЧЕТАХ ПАРТИЙНОЙ РАБОТЫ В ПОЛЯРНЫХ КОЛЛЕКТИВАХ



Политуправление Главсевморпути в марте и апреле 1939 г. организовало облет полярных станций на самолете. На нас была возложена задача ознакомиться с партийной работой в полярных коллективах, помочь им в работе.

Облет полярных станций проходил по трем маршрутам. Мне довелось участвовать в полярном рейсе самолета СССР Н-169, пилотируемого т. Мазуруком.

На Чукотку мы летели через Казань, Тюмень, Красноярск, Игарку и далее Северным морским путем через Нордвик, Тикси, бухту Амбарчик, мыс Шмидта, Анадырь. Обратный путь пролегал Северным морским путем через Тикси, Хатангу, Дудинку, Амдерму, Нарьян-Мар, Архангельск.

Необычайно радостно встречали нас полярники, ибо в этих полетах проявлялась сталинская забота о людях в нашей стране.

Полярникам были доставлены материалы XVIII съезда ВКП(б), книги по истории партии, литературные новинки, свежие газеты, новые географические карты, граммофонные пластинки. Демонстрировались привезенные нами новые кинофильмы «Выборгская сторона», «Морской пост», доставлены личные письма.

Для полярников проводились доклады о XVIII съезде партии, международном положении, лекции по истории партии. Исключительно большой интерес проявили полярники к этим докладам и лекциям.

За время рейса самолета Н-169 докладами, лекциями и беседами было охвачено около двух с половиной тысяч человек. Проведен ряд инструктивных совещаний, оказывалась помощь парторгам в их работе.

Ознакомление с партийной работой показало, что в постановке партийной пропаганды имеются еще серьезные недостатки.

Например, в одной парторганизации мыса Шмидта постановление ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде было обсуждено поверхностно. Все обсуждение свелось к тому, сколько оставить кружков, и постановили: из четырех кружков оставить два — один среднего, другой пониженного типа. Кружок пониженного типа на практике ничем не отличался от среднего. Получилась не перестройка пропагандистской работы, а лишь сокращение кружков.

Комплектование кружков прошло формально. В кружок пониженного типа записали ряд товарищей, элементарно неграмотных, например, уборщицу т. Манькову, которая по своему развитию нуждается в предварительной подготовке, прежде чем итти в кружок.

Обоими кружками руководит помполит т. Власов, к тому же он и парторг и редактор газеты, до последнего времени был комсоргом. Помполит не привлек к работе актива, за все берется сам, отчего дело страдает. Лекции и консультации в помощь изучающим Историю партии, организованы не были.

Стенгазета «Северный путь» выходит редко. В ней печатаются длинные передовые, отчетные материалы хозяй-

ственников, занимающие полгазеты, но нет показа партийной работы.

Лучше поставлена агитмассовая работа, проводятся митинги, зачитывается бюллетень политуправления и т. д. Однако и в агитмассовой работе допускаются ошибки. Например на одном общем собрании работников была принята большая резолюция, напоминающая собой... инструкцию. В ней мы встречаем, например, такие формулировки: «Расходный ордер есть документ первичной отчетности...».

Здесь были случаи зажима самокритики. Например, освободили от работы корреспондента радиобюллетеня т. Калганова, опубликовавшего в бюллетене ряд критических заметок. При обсуждении вопроса о Калганове парторганизация базы оказалась не на высоте положения и приняла довольно странную резолюцию. Партсобрание в своей резолюции отмечает, что заметки Калганова в радиобюллетене правильны. В то же время записывается такой пункт: «Указать т. Калганову на недостатки в его личной работе...» и требуется от него «повышение участия в общественной жизни, не ограничиваясь своим участием лишь в жизни парторганизации...» В этой же резолюции записан пункт, считающий «нецелесообразным освобождение Калганова от работы...» И все же т. Калганов был уволен.

Такие же недостатки в пропагандистской работе допущены и на полярной станции мыса Шмидта. Вместо четырех кружков здесь постановили оставить два, не определил своего места кружок низшего типа, в него «записывали» всех, вплоть до малограмотных.

Кружком среднего звена руководит парторг т. Маслов, а низшего звена — комсорг т. Белов. Их метод занятий — лишь читка материалов и обсуждение. Консультаций и лекций не было. Здесь была допущена грубейшая ошибка: было решено закончить изучение истории партии до навигации, т. е. за 3—4 месяца.

В бухте Провидения партийная и хозяйственная работа крайне запущена. Партийная организация была построена организационно неправильно. В ней были объединены коммунисты разных предприятий, к тому же и территориально разъединенных: порт, провиденстрой и др.

Идейно-политическая работа поставлена слабо. При обсуждении постановления ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде партийное собрание приняло резолюцию, противоречащую духу решения партии. На этом собрании выделили шесть пропагандистов и постановили: «Обязать выделенных пропагандистов к 1/II 1939 г. произвести организационное оформление кружков, составив расписание занятий каждого кружка».

Были допущены также грубые перегибы в отношении членов партии. На одном партсобрании наложили партвзыскание на большинство членов организации: троих исключили из партии, остальным записали строгие выговоры. Мотивировалось это тем, что они работали вместе с осужденным бывшим начальником строительства.

Строительство порта идет крайне плохо, труд неорганизован. Руководство, вместо того чтобы объединить коллектив, организовать его работу, пустило дело на самотек.

В бухте Провидения необходимо провести, на наш взгляд, ряд мероприятий, как-то: перевести политотдел из Анадыря в бухту Провидения; создать самостоятельные партийные группы в порту, в провиденстрое; выправить перегибы, допущенные там по отношению к людям. Надо укрепить хозяйственное руководство, наладить организацию труда и принять срочные меры к завозу туда строительных материалов.

Факты, приведенные выше, можно дополнить еще примерами из практики работы в Уэлене на Чукотке, где все работники полностью включены в кружки.

Ошибки в этом отношении допускает и газета «Чукотский полярник». Например, 6 апреля 1939 г. была опубликована статья о слабом посещении кружка, в которой требуется к непосещающим «применять строгие меры».

Газета крайне слабо освещает вопросы партийной пропаганды, не пока-

зывает опыта партийной работы, политический уровень газеты не на высоте.

Газета, например, пишет, что теоретической конференцией по первой главе истории партии «окончательно (?!) закреплена вся тема». Газета напечатала путаную статью Думбре «Ленинский план вооруженного восстания в октябре 17 г.». В этой статье ни одним словом не упоминается об апрельских тезисах Ленина.

Очень мало помещается критических статей о работе парторганизаций и, наоборот, много печатается постороннего материала не относящегося к работе полярников, осваивающих Северный морской путь. Во всем этом повинен не только редактор, но и политотдел, который не руководит газетой и мало ей помогает.

«Чукотский полярник» не показывает на своих страницах, как коллективы борются за освоение Северного морского пути.

Ознакомление с работой партийных организаций показывает, что решение XVIII съезда ВКП(б) о превращении к концу третьей пятилетки Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль еще не получило практического преломления в работе ряда полярных коллективов.

Работники этих коллективов могли бы дать ценные критические замечания, например, о том, что мешает в их основной работе, почему и в силу каких причин работа порой ведется непроизводительно и часто не имеет непосредственного отношения к освоению Северного морского пути.

Почему бы, например, не поставить вопрос о передаче некоторых объектов, не имеющих прямого отношения к Северному морскому пути, соответствующим наркоматам, местным советским организациям, которые давно уже окрепли и сами подымают эти вопросы. Следовало бы в этом отношении подумать о таких объектах, как Анадырский оленсовхоз, торговля (фактории), пушнозаготовки, культбазы и др.

Нужно организовать решительную борьбу за образцовую организацию труда, продумать, как практически ввести сдельную оплату. Необходимо уплотнить работу на полярных станциях. На некоторых из них наблюдаются, например, излишние рабочие руки. Так, в Уэлене есть два метеоролога, не загруженных в полной мере работой. На маяках Чаплино, Шелагское, Уэлен люди работают всего лишь два месяца в году.

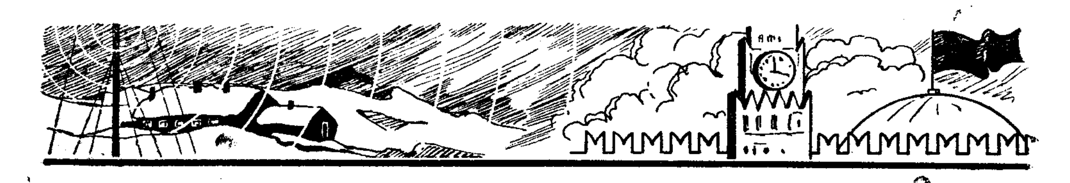
В таких коллективах, как бухта Провидения, Тикси и др., пора бы поставить вопрос об отмене бесплатного питания и подбирать туда кадры не «зимовщиков», а длительное время работающих людей. Надо вытравить иждивенческие настроения, заняться системой оплаты и так называемыми полярными надбавками.

Значительно повысились сейчас требования к подбору людей в Арктику. Ознакомление с коллективами полярников показало, что многие туда попали случайно. Зачастую завозятся лишние люди, которые не находят себе применения. С другой стороны, не всегда серьезно подходят к вывозу людей. Так, например, в бухте Провидения из 58 рабочих 38 были намечены к вывозу. Часто вывозят людей досрочно по таким мотивам, как «плохой общественник», «родственник неблагонадежен» и т. д.

Много различных неразрешенных вопросов — в жизни каждого коллектива. Руководству Главсевморпути следует внимательно вникать в суть этих вопросов и оперативно помогать их разрешать.

Такая оперативная помощь даст возможность успешно выполнить решения XVIII съезда партии о задачах Главсевморпути в третьей пятилетке.

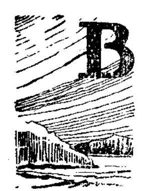
► ● ◄



Жизнь полярных станций

А. ЗОЛОТОВ

ЛЕДОВЫЙ ПЕРЕХОД



В начале 1939 г. руководство Главсевморпути решило восстановить законсервированную два года тому назад полярную станцию в проливе Шокальского, — на мысе Оловянном Северной Земли. Неблагоприятная ледовая обстановка в тот год помешала завезти туда новую смену полярников.

На полярной станции мыса Челюскина начались горячие дни подготовки к ледовому переходу. Готовили меховую одежду, продукты, корм для собак, разрабатывали маршрут.

Радиотехником на эту станцию был назначен т. Угольнов, механиком т. Усачев. Я был назначен туда в качестве старшего гидролога.

Тридцатиградусные морозы, пурга и туманы задерживали наш выход.

26 апреля погода начала улучшаться. Наш отъезд был назначен на следующий день.

Я нес последнюю арктическую вахту метеорологом. Мои спутники т.т. Угольнов и Усачев в последний раз просматривали аппаратуру, которую мы везли с собой как гарантийную.

27 апреля стояло солнечное утро. Вездеход уже заправлен и ждет нас. К вездеходу собрались все полярники мыса Челюскина, чтобы проводить нас в далекий и ответственный путь.

Погрузившись на вездеход, мы тронулись по направлению к острову Гейберга — нашей первой базе в пути.

Условия продвижения были тяжелые — поземка, слабая видимость до 3 км. К тому же в пути два раза ломался вездеход. Ремонтировали его на морозе, при сильной поземке.

После длительного и утомительного пути мы достигли, наконец, острова Гейберга. Отсюда предстоял пеший переход через тяжелые льды североземельских проливов.

На этом острове нас ждали каюры — т. т. Журавлев и Жданов, вышедшие несколько раньше нас, чтобы подготовить базу и разведать путь по намеченному нами маршруту. Они сообщили нам, что дорога через пролив Вилькицкого очень тяжелая. Торосы и ропаки значительно удлинят нам путь, так как придется тратить время, чтобы выискивать более ровные поля.

На второй день наш отряд двинулся к Северной Земле, пересекая пролив Вилькицкого [1]. Дорога оказалась действительно тяжелой. Собаки с трудом переползали торосы. Нарты застревали и нам буквально на руках приходилось вытаскивать их, помогая собакам. Мы часто падали и скатывались к подножью торосов.

---

[1] См. карту Северной Земли на стр. 97.

К вечеру погода ухудшилась, усилился ветер, поднялась метель. Собаки начали выбиваться из сил. Почувствовали сильную усталость и мы.

До берега оставалось километров пятнадцать. Подбодряя друг друга, мы настойчиво продвигались вперед, к цели.

Преодолевая ледовые барьеры и многочисленные торосы, которые доходили до пяти — восьми метров высоты, мы благополучно вышли на землю.

На обрывистом ручье — подошве ледникового массива быстро разбили палатку на ночлег.

Люди спали мертвым сном. Только завывания ветра и собак, да шум брезентовой палатки нарушали крепкий сон пятерых, дерзнувших вторгнуться в девственное безмолвие северо-земельских диких берегов.

...Утро. Крепчает ветер. Падает температура. Вдоль оврага ветер гонит миллионы колких снежинок. Из-за горы Герасимова надвигаются низкие облака, несущие с собой плохую погоду.

Мы решили продвигаться к проливу Шокальского, пересекая плоскогорье острова Большевик.

Остров сурово встречал непрошенных гостей. Ледник был охвачен шквалистым ветром, подымающим в воздух тучи снега. Видимость упала до 300 м, далее этого расстояния первая упряжка была уже не видна.

Итти пешком стало почти невозможно: наша обувь, сшитая из медвежьих шкур, скользила, как коньки по льду. Малицы, одетые на нас, превратились в своеобразные паруса. Как только делаешь попытку встать на ноги — сразу же относит тебя в сторону от нарт. Собаки при сильном ветре отказывались итти. Приходилось пускать в ход хорей.

Резким ветром набивало снег во все отверстия нашей одежды, лица от дыхания покрывались пленкой льда.

Продвижение затруднялось с каждой минутой. Устроили совещание: — что же делать дальше? Возвращаться обратно было бессмысленно, ибо прошли половину пути. Разбить палатку невозможно, ветер сейчас же бы вырвал ее из рук или сорвал с земли.

Выход был один — продвигаться вперед, в надежде на улучшение погоды. И мы пошли.

...Вдали, на горизонте мы заметили большие ледяные нагромождения,— то был пролив Шокальского. Значит, шли правильно. Мы приближались ко второму проливу, который нам предстояло пересечь.

Ветер не унимался по-прежнему. Наша группа быстро устремилась в пролив, ища во льдах укрытия. Мелкие прибрежные торосы не могли укрыть от ветра нашу палатку и собак. Мы решили укрыться за виднеющимся вдали айсбергом, величаво выделяющемся на темном облачном небе.

Собаки почувствовали отдых. Они весело понесли нарты к ледяному великану. Айсберг нас удовлетворял во всех отношениях — он служил прекрасным укрытием и неиссякаемым источником для приготовления пресной воды.

Разбили палатку, распрягли собак. Уставшие и продрогшие в тяжелом переходе, мы забрались в спальные меховые мешки. Через пять минут в палатке воцарилась тишина, все спали. Был канун первого мая.

Раннее утро. Нас разбудила сильная пурга северо-земельского плоскогорья. Со стороны ледников дул резкий северный ветер. В мелкие отверстия палатки намело много снега. О дальнейшем следовании нечего было и думать.

По плану мы должны были достичь мыса Оловянного к первому мая, преподнося этим нашей родине подарок — новый населенный пункт Советской Арктики.

Несмотря на неистовую пургу, мы весело встретили первое мая, радовались этому великому празднику вместе со всей страной. Изготовили праздничный завтрак, вспоминали свои семьи, друзей с материка, зимовку на мысе Челюскина, Москву, Ленинград, первомайское солнце. Хором спели любимые народные песни — «Москву майскую» и др. Из палатки лились звонкие го-

лоса, быстро рассеивающиеся в буре, в вихрях несущихся снежинок.

Вскоре начало проясняться. Мы выскочили из палатки. Сняв ее и упаковав нарты, наш отряд тронулся вдоль восточных берегов пролива Шокальского, вступая в последний финальный маршрут.

Погода подстерегала нас на каждом шагу. Стоило отъехать от стоянки 30 км, как вновь подул буйный североземельский ветер. Видимость дошла до 100 м. Мы ориентировались исключительно по берегам.

Стоянки учащались с каждым километром. Собаки выбились из сил, ветром продувало их до костей.

Мы сбились с курса и не могли определить своего местоположения. Решили разбить палатку. Собак от ветра укрыли среди торосов. Хотели на обед съесть что-нибудь горячее, но этого делать не пришлось,— у нас осталась одна бутылка керосина, которой хватило лишь для того, чтобы натаять холодной воды для питья. Собак не кормили, так как последнее мясо было скормлено на прошлой стоянке. Палатку согревать было нечем, все сидели продрогшие, грызя холодные сухари.

Часов через пять пурга стихла, видимость немного улучшилась. Но противоположного берега было не видно. Не зная точно своего местонахождения, мы проложили курс по карте к противоположному берегу и стали двигаться по компасу.

Наконец заметили долгожданный берег. Ликованию не было конца. Поднявшись на ледник, мы обнаружили, что отклонились на север, выйдя к Фиорду Марти[2]. Мы прошли лишних 30 км и вышли севернее мыса Оловянного.

Дали собакам по куску сахара и направились вдоль берега в обратную сторону. Собаки падали в упряжке, некоторых пришлось везти на нарте. Сбросив с себя все, что было можно, мы начали медленно продвигаться вдоль самого берега острова Октябрьской революции.

Идущие впереди тт. Угольнов и Усачев вдруг замахали нам руками и что-то кричали. Мы внимательно стали смотреть в ту сторону, куда они показывали: из-за громадного айсбера возвышались радиомачты. Сразу почувствовали прилив сил.

Через час мы уже стояли перед домиком, к которому так стремились.

В дом войти сразу не удалось,— окна и двери его были забиты досками. Уезжающие зимовщики сделали большое дело,— иначе могли бы быть выбиты стекла, в дом могло надуть снегу и испортилось бы научное и радиомеханическое оборудование.

Наш переход через два арктических пролива был завершен успешно.

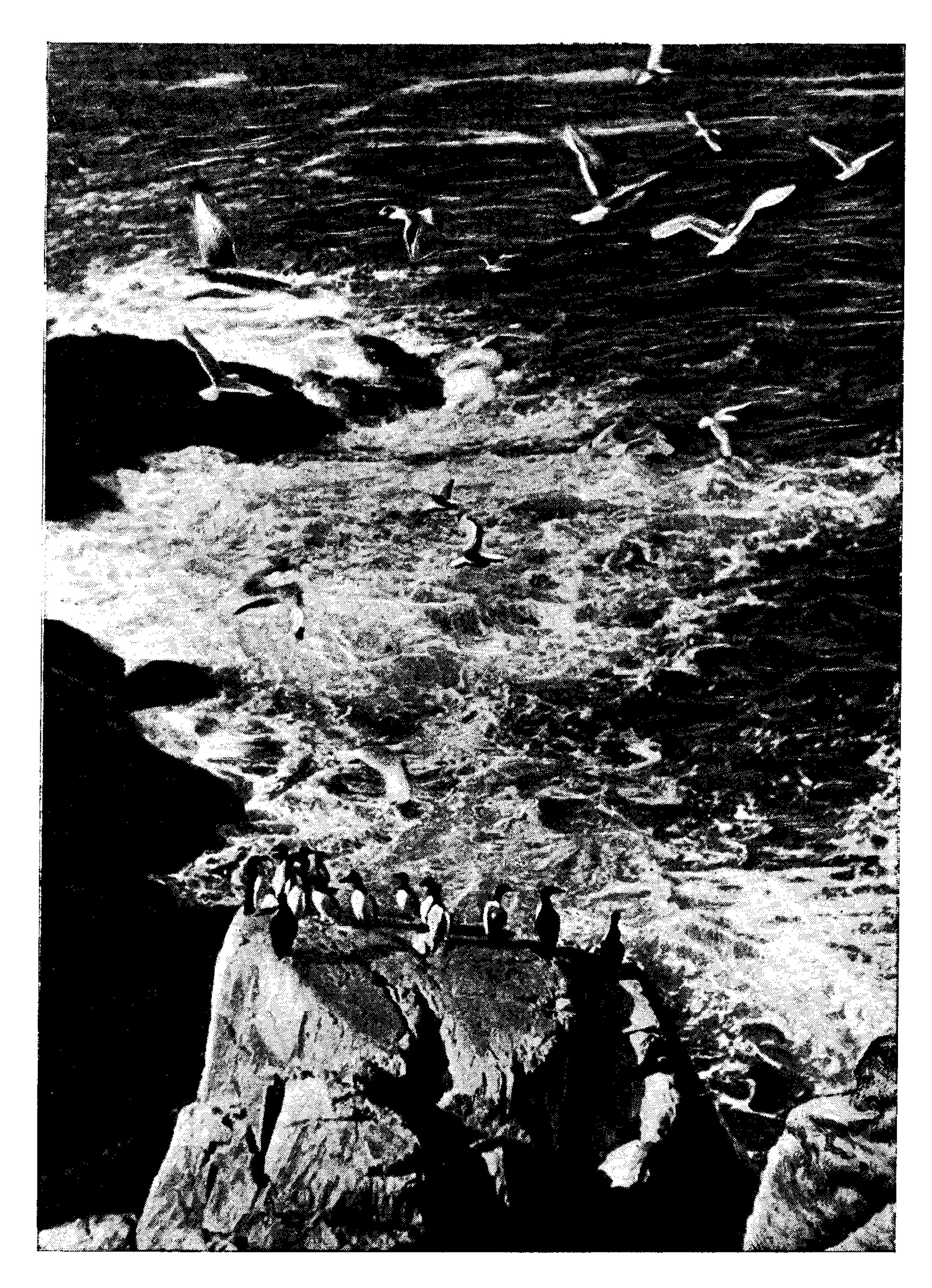
Вечером четвертого мая на полярной станции мыса Оловянного заработали все научные приборы и машинное отделение. Установили радиосвязь с мысом Челюскина, Усть-Таймыром, островом Русским.

Новая полярная станция вступила в строй действующей полярной сети на берегах и островах Арктики.

---

[2] См. карту Северной земли на стр. 97.

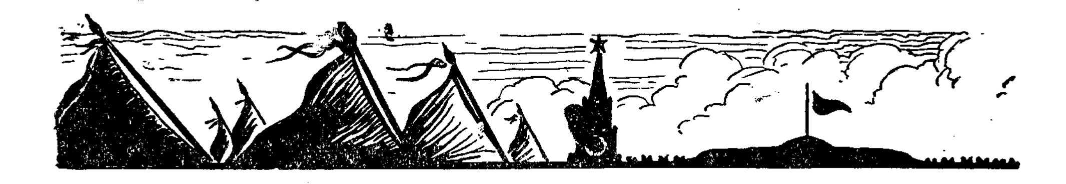
◀ ● ▶



Кайры на скале

Фото В. Успенского

«Советская Арктика»



Трибуна стахановца

И. КУЗЯКИН

Повар полярной станции острова Врангеля

ОПЫТ РАБОТЫ ПОВАРА В АРКТИКЕ



Меня часто спрашивают: «Скажи, Иван Семенович, что тебя, человека пожилого, многосемейного, вдруг потянуло в холодные места? Или Москва надоела».

Трудно в нескольких словах ответить на этот вопрос. Желание побывать в Арктике появилось у меня давно. Однажды я прочитал в газете заметку об одном краснофлотце, который был коком на военном корабле. На тактических учениях, выполняя боевую задачу, корабль попал в шторм. В тяжелых условиях моряки доблестно несли боевую службу. Краснофлотец-кок в этот день приготовил особенно вкусный обед. Он понимал, что его товарищи устали и им нужно хорошо пообедать и отдохнуть. Заметка еще больше укрепила мое решение поехать в Арктику.

Я много слышал о полярниках, людях мужественных, отважных и смелых. Они избрали себе жизнь опасную и интересную, для того чтобы двигать вперед науку для блага нашей страны. Вот я и подумал: «А что, если ты, Иван Семенович, старый повар, своей заботой об этих людях поможешь их большой работе?» Дома все в порядке, дети подросли, определились. Сыновья, Петр и Василий, работают на московских заводах, четыре дочери тоже работают, вышли замуж, живут в достатке.

В Главсевморпути приняли мое предложение и направили меня на полярную станцию острова Врангеля, предупредив, что работа будет не легкая. Я и сам понимал, что хорошее и вкусное питание организовать на зимовке не легко. Хорошая же кухня — немалое подспорье в работе полярников.

И вот три года я проработал на полярной станции острова Врангеля. Самое главное, чего я добился, это разнообразия блюд. В течение декады у нас никогда не повторялись одни и те же блюда. Однажды за квартал было изготовлено 155 разнообразных блюд.

В значительной степени разнообразие блюд достигнуто за счет медвежатины. Остров Врангеля находится в особом положении. На острове в обилии водится медведь, существует промысел на него. На других полярных станциях положение иное. Убой белого медведя по всей западной части и во многих восточных районах Арктики запрещен. Однако по всей Арктике есть морской зверь. В полярной кухне он почему-то употребляется очень мало и с большой опаской. В западном секторе в готовку идет только печень нерпы, а иногда печень морского зайца.

Мясо морского зверя при умелом приготовлении может с успехом применяться и послужить украшением полярного меню.

ПЕРВЫЙ ЭКЗАМЕН

О том, как получше организовать питание полярников, я задумался еще во Владивостоке. Я решил побольше закупить предметов поварского инвентаря. Во Владивостоке купил ножи, сковородки, сита, ковшики, чумички, достал спецодежду: кители, колпаки, фартуки. В Петропавловске-на-Камчатке купил полированный чугун и еще кое-какой инвентарь.

Внимательно пришлось следить за погрузкой на пароход продуктов для полярной станции. Мы везли картофель, лук, чеснок, масло, фруктовые и мясные консервы, капусту, свеклу и пр. Все эти продукты я лично просматривал и недоброкачественные отсеивал.

На пути до Ванкарема, на пароходе «Смоленск», мне как повару пришлось держать первое арктическое испытание. Полярники направлялись не только на остров Врангеля, но и на другие полярные станции восточного сектора Арктики. Я стал готовить для них обеды, удавались они не плохо. Экзамен выдержал, за питание хвалили.

В самом Ванкареме, пока ожидали прихода ледокола «Красин», мне тоже дали возможность поработать по своей специальности на станции. Повара там не было, кухня была запущена. Пришлось все хозяйство приводить в порядок. Я готовил обеды и пек хлеб, быстро освоился с работой и вскоре чувствовал себя не хуже, чем в Москве.

Вскоре мы прибыли на место назначения.

Кухня на острове Врангеля была в плохом состоянии. Плита разломана, стола и полок не было, недоставало посуды. Хорошо, что я кое-что закупил по дороге. Не откладывая дела в долгий ящик, весь коллектив взялся за работу: отремонтировали плиту, вмазали в нее котел ведер на 12—13, побелили и покрасили кухню, сделали стол и полки. Стало уютно и чисто.

Вскоре мы построили новую кухню при кают-компании. В плите сделали большую духовку для выпечки хлеба. Вставили новые колосники, чтобы печь давала больше жара. Помещение тщательно отремонтировали. В небольшой деревянной пристройке при кухне оборудовали кладовую, где хранились сухие продукты: мука, крупа и т. д. На зиму в нее переносили масло и консервы из холодной кладовой. Здесь все время поддерживалась средняя температура.

Мясо летом хранилось в леднике, метрах в 300 от кухни; в зимнее время мы его укладывали в банки со льдом и подвешивали в кладовой при кухне. При оттепелях этот способ не годится: лед тает и мясо в воде начинает слегка кваситься. Поэтому мы перешли к другим способам хранения мяса. Обычно на судах всякие копчености и туши свежего мяса вывешиваются прямо на реях. Их обдувает соленый морозный ветер и мясо прекрасно сохраняется. Мы тоже стали вывешивать мясо прямо на ветру. Сверху оно покрывалось тонкой обветренной корочкой, которая предохраняла остальное мясо и оно отлично сохранялось. Еще лучше на морозе мясо обливать водой, тогда оно быстро покрывается ледяной коркой. В таком виде мясо надо вешать в тихом безветренном месте, корка льда долго сохраняется, и мясо внутри всегда остается свежим.

ОСВАИВАЕМ МЕДВЕЖАТИНУ

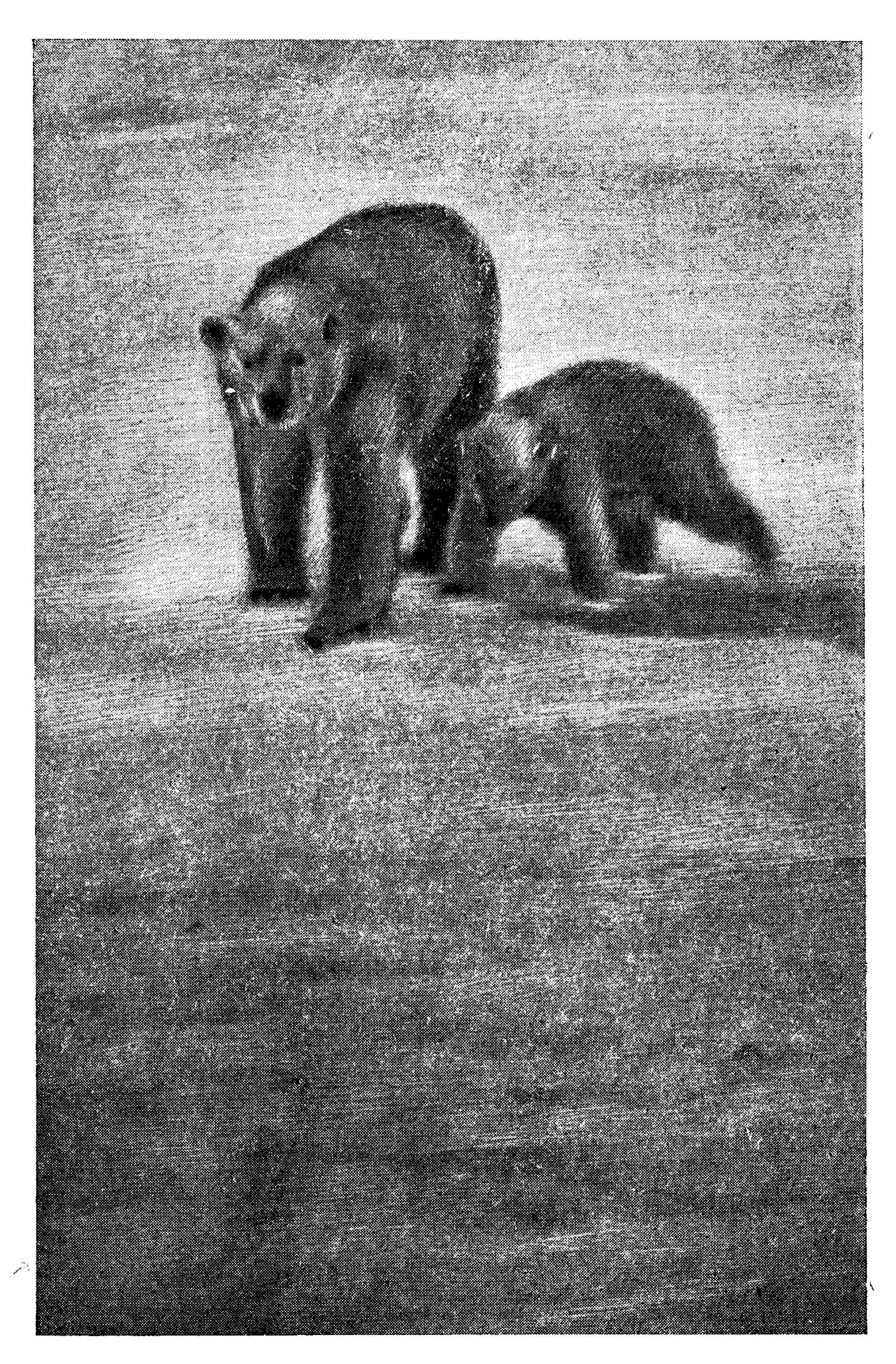
За 36 лет работы поваром мне ни разу не приходилось готовить пищу из мяса белого медведя. На острове я узнал, что мясо этого зверя имеет неприятный привкус и запах ворвани. Старые полярники советовали:

— Если хочешь получить вкусное мясо из медвежатины, сними обязательно весь жир.

Жир-то оказывается, и дает главным образом этот неприятный запах ворвани. Вначале было очень жалко выбрасывать жир. Мне казалось, что он все же может пригодиться на кухне. Потом я убедился, что старые полярники правы.

Через три-четыре дня после прибытия на станцию убили первого белого медведя.

Из медвежьего мяса я приготовил несколько опытных блюд и убедился, что чем тщательнее очищаешь мясо от



Медведица с медвежонком.

жира, тем меньше остается неприятного запаха. Если при этом еще употреблять всевозможные специи, запах совсем исчезает. Наши полярники впоследствии с трудом различали, из какого мяса приготовлены наши блюда.

Медведя разделывают так: снимается шкура, разрезается брюшина, вынимаются печенка и легкие. Их ни в коем случае нельзя употреблять в пищу, так как они совершенно не съедобны, а по утверждению многих старых полярников, обладают какими-то ядовитыми свойствами. Местное население — эскимосы — тоже не употребляет печени медведя.

Все остальное мясо вполне пригодно для готовки. Могут быть использованы язык, сердце, почки. Из туши вырезаются: грудинка, две лопатки, две задние ноги — окорока. Это лучшие части. Прежде всего с медвежатины срезается весь жир, затем мясо ошпаривается крутым кипятком, затем отжимается и из него готовятся любые блюда.

Медвежатина идет на изготовление всевозможных жарких и супов. Из него готовят кислые и зеленые щи, борщ, рассольник, гороховый суп, суп с фрикадельками, картофельный суп и т. д. Для супа с фрикадельками бульон делается на консервированном мясе, а сами фрикадельки изготовляют из медвежатины. Для этого медвежатина пропускается через мясорубку, заправляется луком, солью и перцем, затем лепятся фрикадельки, их ошпаривают кипятком и затем кладут в бульон.

Мясо для супа следует нарезать мелкими кусками и, положив в воду, хорошо проварить, примерно в течение часа. Затем вареные куски кладутся на противень и ставятся на полчаса в духовку. Приготовленные таким образом куски мяса опускаются в кастрюлю, куда наливается свежая вода, после чего можно нарить суп до полной готовности и заправлять его какими угодными специями.

Для того, чтобы, например, приготовить северный рассольник на 20 человек, надо положить 5 кг медвежатины с костями, 300 г сухой моркови, 500 г луку, 2 кг картофеля, $1^{1}/_{2}$ кг соленых огурцов, 100 г томата, соли, перца и лаврового листа. Прежде чем кости медведя опустить в суп, их надо отдельно проварить в соленой воде, так как они содержат костный жир, также отдающий ворванью. Запах ворвани при этом совершенно исчезает. Мозговые кости разбивать не надо, мелкие можно разбивать.

Изобретал я смело, так как обезжиренное мясо медведя мало чем отличается от баранины и говядины. Некоторые названия блюд брались из французской и московской кухни, другие возникали сами собой. Так появились северные котлеты, полярный омлет, пельмени «Ермак», шашлык по-врангелевски и многие другие блюда.

Вот как, например, приготовляется селянка из медвежатины. Очищенное от жира медвежье мясо ошпаривается кипятком, потом разрезается на мелкие куски и жарится. Капуста тоже ошпаривается кипятком, отжимается, заправляется луком, перцем, корицей, томатом, сахаром, мукой и прожаривается со свиным жиром в кастрюле. Когда мясо и капуста готовы, они кладутся на сковороду пластами — ряд капусты, ряд мяса, затем добавляются огурцы, лук, капорцы, оливы и все вместе прожаривается в духовке. Сверху это произведение полярной кулинарии украшается лимоном, свеклой и огурцом.

Из медвежатины делается шашлык по-врангелевски. Обезжиренное мясо, нарезанное кусками, солится, посыпается перцем, обильно поливается уксусом, заправляется луком, затем кладется в миску и ставится под пресс. По прошествии пяти часов куски мяса можно вынуть, надеть на палочку и жарить. В такой шашлык хорошо добавить свиной жир. В готовом виде это блюдо почти не отличается от настоящего бараньего шашлыка.

Для приготовления чехохбили из медвежатины мясо нарезается на кусочки, кладется в кастрюлю, заливается красным вином с бульоном, добавляется лук, томат, перец, соль, лимон или лимонная кислота. Все это варится, затем заправляется мукой.



Убитый медведь.

В меню нашей станции было также азу из медвежатины, отбивные, рулеты, ромштексы, биточки, медведь мирантон, штуфаты, лангеты, омлет полярный и многое другое. Каждое из этих блюд имеет свои особенности.

Фридель-клопс из медвежатины делается так: сырое обезжиренное мясо провертывается через мясорубку, жарится на противне и откидывается на сито. Когда сок с него стекает, оно снова кладется на противень, приправляется мукой, перцем, солью, томатом, грибами, соевым соусом «кабуль», мелко нарезанными сваренными огурцами и жарится вместе с луком.

Для изготовления отбивных котлет берутся большие куски мяса молодого медведя, хорошо отбиваются, затем обваливаются в яйцах и сухарях, а затем жарятся.

Мясо молодых медвежат почти не нуждается в специальной обработке для уничтожения запаха ворвани. Исключительно нежное и вкусное, оно приготовляется как обычное мясо. Из молодой медвежатины хорошо получаются антрекоты, ростбифы, бифштексы и беф-строганов.

При изготовлении рулета тоже лучше брать мясо молодого медведя. Его пропускают через мясорубку и фаршируют луком, рисом, яйцами. Затем мясо свертывается батоном, сверху посыпается сыром, кладется на противень и обжаривается в духовке. Если имеется только мясо старого медведя, его надо предварительно разрезать и несколько раз ошпарить кипятком.

Освоив изготовление из мевежатины горячих блюд, я занялся приготовлением холодных закусок. Вначале на стан-

ции весьма иронически относились к возможности сделать колбасу из медвежатины.

Колбаса из медведя удалась только после многих экспериментов. Последний рецепт такой: мясо, нарезанное мелкими кусочками, приправляется солью, перцем, селитрой и оставляется в таком виде часов на пять. После этого мясо провертывается через мясорубку и выкладывается в большую посуду. Туда же нарезается свиной шпик. Приготовленная таким образом начинка набивается в кишки моржа. Если моржовых кишек нет, можно использовать всегда имеющийся на станции пергамент. Концы кишок или пергаментного свертка надо завязать и колбасу варить часа полтора. Затем колбасу кладут на противень и дополнительно обжаривают в духовке. Точно таким же путем приготовляются сосиски.

Вкусным холодным блюдом из медвежатины может быть форшмак. Жареное мясо пропускается через мясорубку. В него кладут перемолотую селедку, шпик, картофель, лук, перец, масло, яйца, мускатный орех. Все это выкладывается на смазанный маслом противень, засыпается тертым сыром и жарится в духовке. Подается к столу с гарниром, заливается маслом или соусом.

Изготовлялся у нас на Врангеле северный салат. Для этого прежде всего делается рассол (как для солонины): кипятится вода с солью, уксусом и лавровым листом. Когда рассол остынет, туда кладется медвежье мясо, добавляется перец и чеснок. В этом рассоле мясо лежит сутки, затем его можно варить или жарить. В салат кроме мяса идет вареный картофель, огурцы и лук. Все это заправляется горчицей, растительным маслом, солью, сахаром и перцем.

Из медвежатины готовились также и всякого рода пирожки, слойки, пельмени и т. д.

Обилие белого медведя на острове Врангеле позволило нам установить необычную для полярных станций мясную норму — 500 г мяса на человека в день. И каждый день приходилось изобретать, придумывать, чтобы меню одного дня не походило на другие.

МЯСО МОРСКОГО ЗВЕРЯ И ПТИЦЫ

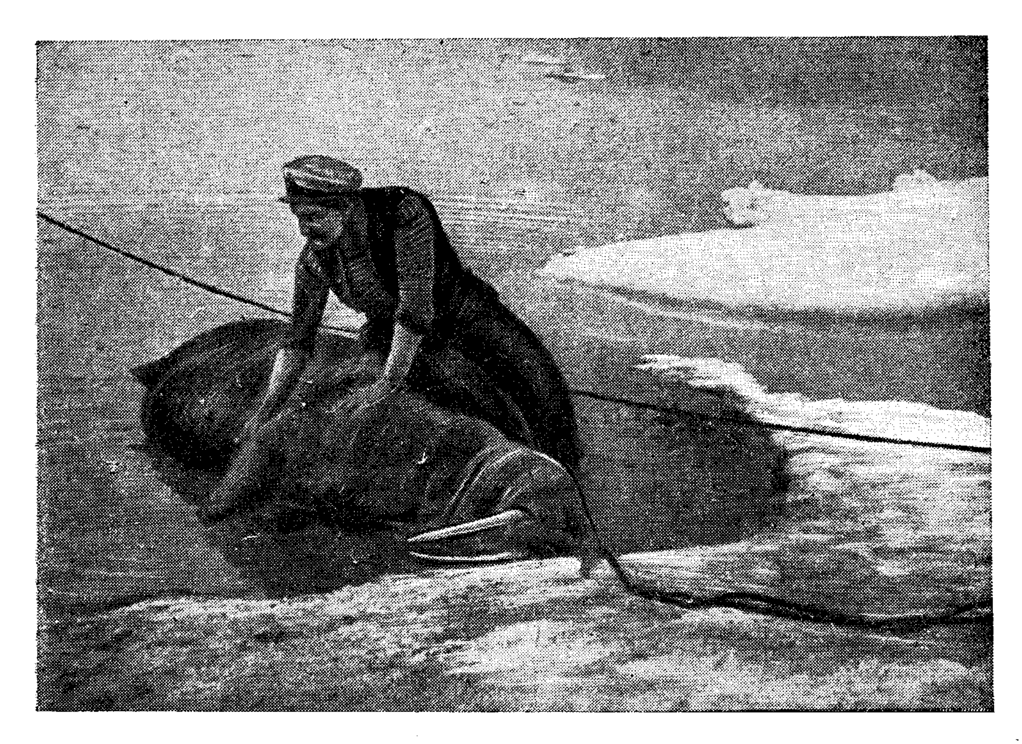
Однажды после охоты на морского зверя зимовщики принесли печенку моржа. Она была очень большая, ею можно было накормить нескольких человек.

Впервые я занялся освоением мяса морского зверя. Опыт приготовления разных блюд из медвежатины хорошо мне помог. Пугало только то, что все полярники единодушно говорили о непригодности мяса морского зверя для пищи. Естественно, что вначале я и сам сомневался, выйдет ли какой-либо прок из моей затеи. Зажарив эту первую печенку и подав ее к столу, я очень боялся, что она не понравится, никто ее есть не будет. Смотрю, один взял — хвалит, затем другой, третий. Сразу отлегло от сердца. Ну, думаю, значит из этого зверя можно готовить вкусные блюда. Позднее мне пришлось познакомиться с мясом моржа, лахтака и нерпы.

Мясо нерпы и лахтака значительно нежнее и вкуснее, чем мясо медведя. Но оно еще больше, чем у медведя отдает запахом ворвани. Мясо морского зверя особенно тщательно надо обезжиривать. Мне не удалось применить этот жир для кухни, но я надеюсь, что в какой-то смеси с другими жирами он может быть использован. Освоение жира морского зверя для приготовления пищи могло бы принести большую пользу.

Перед приготовлением мясо морского зверя надо вымочить в рассоле, который приготовляется следующим образом: в кастрюлю с водой кладется 2 кг соли, бутылка уксуса, 100 г лука, 50 г хмеля, немного лаврового листа, чеснока, перца и все это в течение часа кипятится. Когда рассол остынет, в него опускают крупнонарезанные куски мяса морского зверя. В холодном рассоле мясо должно лежать 8—9 часов. Затем его вынимают и промывают 2—3 раза. Рассол выливается. Промытое мясо ошпаривается крутым кипятком.

У моржового мяса запах ворвани можно отбить и другим способом. Его



На острове Врангеля. Убитый морж.

надо тщательно вываривать. В таком случае мясо нарезают мелкими кусками, укладывают в кастрюлю, заливают водой с солью, перцем, чесноком и лавровым листом и варят до тех пор, пока вся вода испарится. Остатки воды выливаются, потом в кастрюлю прибавляют масло и мясо жарят.

Мясо моржа очень волокнистое. Его следует резать поперек волокна.

В нашем меню были вкусные и питательные блюда из мяса морского зверя.

Особенно охотно полярники ели мясо ластов и печенку. Ласты у моржа и других морских зверей отрезаются после снятия шкуры и жирового слоя.

Из моржовых ластов делается отличный студень и зельц.

Для изготовления студня ласты кладутся в кастрюлю и часа два варятся. После этого они тщательно промываются, шкурка с них легко снимается ножом, а мясо делается белым, как телятина. Затем ласты кладутся в чистую воду, в которую добавляется соль, перец, лавровый лист, и опять варятся. Готовое мясо нарезается на куски, заливается отваром и заправляется чесноком. Когда студень немного остынет, сверху образуется жир, который надо снять. Студень следует держать на холоде.

Для зельца вареное мясо рубится вместе с чесноком, приправляется солью и перцем. Все это кладется в пузырь и варится в течение часа. После этого пузырь с зельцем выдерживается сутки под прессом.

Печенка моржа и лахтака перед употреблением часа четыре вымачивается в уксусе, нерпичья может жариться без вымачивания в уксусе.

Перед тем как жарить печенку старого зверя, ее нужно сперва прокипятить, затем откинуть на сито и уже после этого обваливать в муке и жарить.

Из печени можно делать паштеты. Для приготовления паштета в тесте печенка тушится в кастрюле с добавлением шпика, лука, перца и вина. Затем она пропускается через мясорубку. Отдельно готовится и раскатывается тесто, в которое заворачивается фарш. В таком виде паштет жарится в духовке на противне.

Для приготовления печенки по-рыбацки она режется на куски, как для беф-строганова, и вымачивается в уксу-

се. Жарится печенка в масле, прибавляется томат, лук, сырой картофель, огурцы, перец.

Мясо для моржевых котлет вымачивается в уксусе часа три, потом промывается, пропускается через мясорубку и приправляется луком и перцем.

Моржевое мясо часто отпугивает людей из-за того, что оно черного цвета. Мясо лахтака и нерпы тоже очень темное и чрезвычайно богато кровью. Но от этого мясо не теряет своих вкусовых качеств.

Особенно нежное мясо у молодых моржей. Оно совершенно не пахнет ворванью и из него, как из обычного мяса, можно готовить беф-строганов, чехохбили, жареную грудинку, из ластов — студень. Способ приготовления этих блюд такой же, как и из мяса медведя.

Вкусные блюда получаются из моржевой почки. Ее можно жарить, тушить, класть в селянку. Почку нарезают кусочками, приправляют перцем, лавровым листом, луком, томатом, соей-кабуль и варят. Почку можно и сразу жарить, предварительно как следует ее промыв.

Несколько раз мне приходилось готовить белуху. Этого зверя много в Карском море и в море Лаптевых. Нашим полярникам нравилась холодная белуха с гарниром. Мясо белухи употребляется также в различных супах. Белуху я варил в воде с лавровым листом и перцем, а затем уже нарезал кусками и подавал в холодном виде на стол. Для супов мясо белухи предварительно вываривается в отдельной посуде.

Повара Диксона, Челюскина и других полярных станций с успехом могут готовить мясо этого зверя.

В соревновании полярных поваров одним из первых обязательств должно быть более полное и всестороннее использование мяса морского зверя.

Давайте смелее, товарищи повара, осваивать эти огромные арктические ресурсы мяса! Морж, нерпа, лахтак, белуха должны войти в меню полярной кухни, как сейчас уже вошел белый медведь.

На острове у нас с успехом использовалась полярная дичь: гага, кайра, чистики, нырки, шилохвостые утки и др. Мясо полярной птицы при умелой обработке очень вкусно и питательно. Но без специальной обработки оно тоже имеет запах ворвани. Повар должен уничтожить этот запах.

С кайр и гаг снимается кожа вместе со слоем подкожного жира, после этого уже их можно варить или жарить. Птицу, имеющую меньший запах, очищают от пуха и сутки держат в уксусном или огуречном рассоле с лавровым листом, затем ошпаривают.

Из кайры, гаги, чистика мы делали котлеты, или просто жарили их целиком и подавали в холодном виде с гарниром.

Из гаги делали также суп. Для этого ее предварительно в течение часа вываривали в воде. Затем эта первая вода выливалась, а гагу перекладывали в другую воду, приправляли и варили до полной готовности. Заправлять такой суп можно любыми специями.

Можно делать также салат из птицы. Для этого смешивают картофель, огурцы, лук, вареные куски кайры, гаги или чистика.

Когда к нам на остров прилетел самолет Фариха, мы четыре дня кормили экипаж кайрами и никто из гостей не жаловался на запах ворвани.

Обилие продуктов на нашей станции не подталкивало меня на более широкое использование морской птицы, а ассортимент блюд из нее можно значительно расширить.

Во время экспедиционных поездок полярникам часто приходится готовить себе пищу на костре или на примусе. Мясо морского зверя во время таких походов нужно предварительно хорошо проварить в соленой воде. Затем его надо переложить в свежую воду и варить до полной готовности. Получается суп, в который нужно добавить взятые с собой сухие продукты. Мясо лахтака, нерпы или моржа можно жарить, но тоже вначале выварить в соленой воде. Чтобы приготовить морскую птицу (гагу, кайру и др.), нужно обязательно снять с нее шкурку и потом варить обычным способом.



Лахтак на острове Врангеля.

ХЛЕБНЫЕ ИЗДЕЛИЯ

В меню нашей станции было много разных мучных изделий.

Без дрожжей хлебопеку обойтись трудно, а везти их с собой с материка и особенно хранить их здесь дело весьма трудное. Пришлось изготовлять дрожжи на месте. Опыт был удачный. Я мог не только выпекать хороший, вкусный хлеб, но и готовить всякие кондитерские деликатесы.

На остров было завезено много хмеля, который и служил продуктом для приготовления дрожжей. Хмель кипятился в воде, затем навар охлаждался, в него клали муку и сахар, все это перемешивалось и ставилось на сутки в теплое помещение. После этого дрожжи хранились в холодном месте.

Я делал пышки, пирожки, слойки, песочницы, бисквит, торты, красиво оформленные кремом. Многое приходилось готовить из сухих продуктов.

На нашей станции всегда был свежий черный и белый хлеб. Выпекать хлеб у нас было трудно, так как отсутствовала специально приспособленная для этой цели русская печь. Хлеб приходилось выпекать в обычной плите, в духовке. Тем не менее хлеб получался вкусный.

Тесто ставилось из расчета 1,5 кг муки и 50 г дрожжей на человека. В тесто для белого хлеба добавлялось масло и сахар.

Хлеб мы пекли через день, как черный, так и белый. Кроме того выпекали сдобу и булочки.

Хлебные остатки у нас никогда не выбрасывались. Куски белого хлеба сушились в духовке, провертывались через мясорубку и использовались как сухари при приготовлении котлет. Остатки черного хлеба служили продуктом для вкусной браги или кваса. Их сушили, складывали в бочонок, заваривали кипятком; туда прибавляли хмель, сахар и дрожжи. В зависимости от количества добавляемого сахара получались либо квас либо брага.

Мороженую картошку мы тоже никогда не выбрасывали. При умелом приготовлении мороженому картофелю можно вернуть его вкусовые качества и тогда он мало будет отличаться от свежего. Мороженую картошку обычно кладут в холодную воду. Это неверный способ. Мороженый картофель я варил, не очищая, в кипятке, затем мундир легко снимался, а картофель шел в пищу. Кроме того мороженая картошка нами использовалась для приготовления

крахмала. Для этого сырая картошка очищается, пропускается через мясорубку, промывается и сушится на противне.

НАШЕ МЕНЮ

Меню составлялось поваром, врачом и завхозом, а утверждалось начальником острова.

Обычными в нашем меню были такие первые блюда: щи, суп с пирожками, щи зеленые, суп грибной, борщ польский, суп гороховый, щи ленивые, суп «разбойники», борщ украинский; вторые блюда: медведь жареный, буженина, медведь тушеный, бифштекс, шницель свиной, гуляш из медведя, котлеты свиные, медведь жареный, беф-строганов; третьи блюда: кисель, фруктовые консервы, мороженое, компот «бедный рыцарь», мус. Мы часто приготовляли, так называемое, полярное мороженое: для этого берется сгущенное молоко, прибавляется к нему чистый снег и все это взбивается ложкой. Получается замечательное сладкое. Если к нему прибавить ваниль или шоколад, получается ванильное или шоколадное мороженое.

К обеду подавалась закуска: селедка, винегрет, капуста провансаль, корнишоны.

Для примера приведу наше меню, составленное на декаду:

ЗАВТРАК	ОБЕД	УЖИН
1. Кофе. Чай. Пышки. Масло. Мед. Клюквенный экстракт.	Щи суточные. Медведь тушеный. Фруктовые консервы.	Гречневая каша с молоком. Коржики. Колбаса. Масло. Лимоны. Конфекты.
2. Чай. Толстовские трости. Сыр. Масло. Колбаса. Лимоны.	Суп грибной. Рулет картофельный с мясом. Мус.	Беф-строганов. Консервы овощные. Масло. Мед. Клюквенный экстракт.
3. Кофе. Чай. Жареный хлеб. Овощные консервы. Сыр. Масло. Колбаса. Клюквенный экстракт.	Суп молочный с вермишелью. Блинчики с мясом. Кисель фиэтаж.	Солонина англези. Масло. Лимоны.
4. Чай. Рыба соленая с картофелем. Масло. Мед. Лимоны.	Борщ украинский. Ромштекс из медвежатины. Компот из сухих фруктов.	Жареный картофель. Печенье. Колбаса. Клюквенный экстракт.
5. Кофе. Чай. Орешки жареные. Сыр. Масло. Колбаса. Мед. Клюквенный экстракт.	Суп с вермишелью. Свиные отбивные. Компот из сухих фруктов.	Рисовая каша. Консервы рыбные. Хворост. Масло. Лимоны. Конфекты.
6. Чай. Селедка с картофелем. Колбаса. Масло. Лимоны.	Суп пюре картофельный с гренками. Беф-строганов из медведя. Компот фруктовый.	Пирог слоеный с вязигой и рисом. Колбаса. Масло. Мед. Клюквенный экстракт.
7. Какао. Пышки с вареньем. Овощные консервы. Песочники. Чай. Клюквенный экстракт.	Суп гороховый. Шуффат из медвежатины. Бисквит с кремом.	Макароны с сыром. Слойки. Колбаса. Масло. Лимон.
8. Чай. Пирожки с изюмом. Шпик. Колбаса. Масло. Лимоны.	Суп грибной. Шашлык из медведя. Петишу с вареньем.	Каша гречневая с молоком. Рулет. Колбаса. Масло. Клюквенный экстракт. Конфекты.
9. Кофе. Чай. Сдобные булочки. Пирожное. Сыр. Масло. Клюквенный экстракт.	Суп грибной. Рулет из медвежатины. Компот фруктовый.	Пирог рыбный. Масло. Консервы рыбные. Лимоны.
10. Чай. Винегрет. Баранки. Колбаса. Лимоны.	Суп с фасолью. Свинина жареная. Мороженое.	Пирог с рисом. Консервы овощные. Печенье. Клюквенный экстракт.

* * *

Недалеко от станции жили три семейства эскимосов, а за 70—80 км еще 7 семей. Я несколько раз ездил к ним в гости, смотрел, как эскимосы питаются, как готовят пищу. Они были очень довольны, когда я показал им, как надо печь хлеб, делать дрожжи, как лучше жарить медвежье мясо, как готовить нерпу и лахтака.

Первые два года я работал на кухне один. Потом себе в ученицы взял двух девушек-эскимосок Таслекак и Какунгу, которые очень исправно помогали мне и быстро освоили кулинарное дело. Во время моего отпуска Таслекак сама отлично готовила пищу для всей станции. Какунга теперь в Москве, учится радиоделу, будет скоро радистом.

Мой рабочий день начинался обычно в половине седьмого или в семь часов утра. Я растапливал плиту и по меню, заранее утвержденному на декаду, начинал стряпать. Во время завтрака, обеда и ужина я всегда сам следил за тем, довольны ли полярники приготовленной пищей.

Продукты и растопку на следующий день я приготовлял с вечера. Хлеб, как правило, тоже ставился на ночь, чтобы утром можно было печь его и подавать полярникам свежий.

С материка следует завозить на станции побольше картофеля, капусты, соленья, свеклы, картофельной муки, соленой рыбы, сельдей, подсолнечного масла, больше специй. Хороший повар, инициативно и добросовестно используя местные ресурсы, может всегда обеспечить вкусное и сытное питание полярникам.

Работники нашей станции ценили мое старание как можно вкуснее и разнообразнее их кормить. Перед моим отъездом с острова в отпуск вышел специальный номер стенной газеты «За образцовую зимовку», где мне были посвящены дружеские стихи.

Три года, проведенные в Арктике, стали для меня хорошей школой. За эти годы я значительно вырос и с гордостью причисляю себя к армии полярных работников, осваивающих Великий северный морской путь.





Джек АЛТАУЗЕН

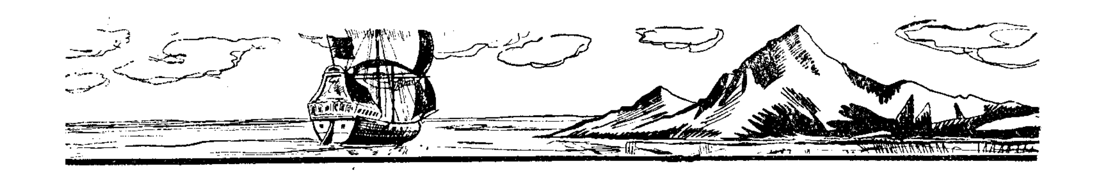
БУШУЕТ ПОЛЯРНОЕ МОРЕ...

Бушует полярное море,
Вздымается борт корабля,
За нами в широком просторе
Осталась Большая Земля.
Погода кипит штормовая...
Подруга моя, не забудь,
Глаза по утрам открывая,
На карте отметить мой путь.

Весной ты меня провожала,
Дарила улыбку свою,
И песню весны у штурвала
Я в северном море пою.
А тучи от края до края.
Подруга моя, не забудь,
Глаза по утрам открывая,
На карте отметить мой путь.

Вздымаются волны высоко
И суши не видно нигде.
Идут ледоколы к востоку
По нашей полярной воде.
Погода кипит штормовая,
Подруга моя, не забудь,
Глаза по утрам открывая,
На карте отметить мой путь.

Давайте, споем на просторе,
Где ветер бушует вокруг,
Про счастье, большое, как море,
Про наших любимых подруг.
Пусть сердце стучит, замирая...
Подруга моя, не забудь
Глаза по утрам открывая,
На карте отметить мой путь.



Русские путешественники и исследователи Арктики

М. РАЙХЕНБЕРГ

СЕМЕН ДЕЖНЕВ



В белесом небе, едва темневшем к ночи, светились тусклые звезды. Бледная, бескровная луна висела над горизонтом, напоминая, что наступил вечер. Легкий южный ветер слабо надувал неповоротливые паруса из оленьей кожи, подгоняя казачьи кочи к Студеному морю. Когда ветер спадал или менял свое направление, казаки опускали парус, брались за длинные весла и не спеша, с песнями гребли. Семь[1] кочей медленно двигались вниз по Колыме, с каждым часом приближаясь к океану...

Караван возглавляло хозяйское судно торгового человека, Федота Алексеева, родом из Холмогор. В Колымском остроге Алексеев был заметным человеком — приказчиком московского гостя Алексея Усова. Федот промышлял на Колыме «мягкую рухлядь» и «рыбий зуб». Скупаемые им меха и моржевую кость он отправлял через Якутск в Москву, а взамен получал необходимые для казаков товары, которыми его снабжал Усов.

За хозяйским кочем шли суда других промышленников и «служивых людей», казаков Герасима Анкудинова и Семена Дежнева с «товарыщи». На каждом казачьем коче было человек по тридцать казаков. Это был народ бывалый, бесстрашный и отчаянный, прошедший через всю необъятную Сибирь, не раз спускавшийся по могучим рекам к Студеному морю. Сейчас казаки во главе с двумя атаманами Семеном Дежневым и Герасимом Анкудиновым сопровождали Федота Алексеева, снарядившего экспедицию в поисках новых лежбищ морского зверя, о которых ходили заманчивые слухи в Колымском остроге.

В 1646 г. мезенский казак Исай Игнатьев спустился вниз по Колыме до Студеного моря и прошел на восток вдоль океанского побережья, вероятно до Чаунской губы. Здесь Игнатьев впервые встретил чукчей, от которых проведал, что далее на восток есть богатая рыбьим зубом река Погича. О богатствах этой реки еще раньше доходили слухи на Колыму. Однако Игнатьев не дошел до этой заманчивой реки, кочи его и без того были наполнены моржевой костью, которую он частично сам добыл, а остальную получил от чукчей. Игнатьев привез волнующие слухи о богатствах приморских «землиц» на востоке и о существовании там неизвестного народа.

Федот Алексеев сразу оценил вести, принесенные Игнатьевым. На следующий же год он снарядил в Колымском остроге четыре коча для плавания к Студеному морю. Вместе и Алексеевым на поиски рыбьего зуба и для сбора ясака с чукчей отправился правительственный приказчик Нижне-Колымского острожка «боярский сын» Василий

[1] По другим источникам — шесть.



Рис. худож. Е. Протопопова

Власьев и «целовальник» Кирилла Коткин. Для надзора за «государевым» интересом в пути во главе казачьего отряда, сопровождавшего экспедицию Алексеева, был поставлен устюжский казак Семен Иванов Дежнев.

Не многое сохранила нам история о прошлой жизни этого казака, с именем которого связано одно из величайших географических открытий всех эпох.

Родина Дежнева — Великий Устюг. До 1638 г. Дежнев служил казаком в Тобольске и Енисейске. Затем он перешел на службу в недавно «срубленный» якутский острог на Лене.

Здесь Дежнев в качестве «начального человека» командует отрядом «служивых людей», во главе которого совершает в 1639—40 гг. небольшой поход для сбора ясака с якутского князца Сахея. Выполнение этого поручения выдвигает Дежнева в первые ряды якутского казачества. В следующем году он уже назначается «товарыщем» казака Михаила Стадухина, который отправился на поиски новых, еще не объясаченных народов, далее на восток.

В 1644 г. они дошли до реки Колымы, в устье которой построили Нижне-Колымский острожек. В новой крепости «начальным человеком» остался Семен Дежнев, которого вскоре сменил Михайлов.

Трудно давалась Сибирь московскому государству. Много казаков, отважных русских людей полегли костьми в необъятной сибирской тайге. Но упорно, от реки к реке, почти целое столетие продвигались казаки все дальше на восток, закрепляя за собой достигнутые рубежи «острогами».

Вот уже и вся Сибирь пройдена насквозь, от Уральского камня до Охотского моря. Только на далеком северо-востоке остались неведомые земли, по которым текут неведомые реки в неве-

домые моря. Где край этой земли? Что за народы обитают там?

Новый Колымский острог быстро рос и укреплялся. Здесь якутское казачество набиралось сил для дальнейшего продвижения на северо-восток, в еще неведомые районы Чукотки...

* * *

Первая экспедиция Федота Алексеева на таинственную реку Погичу, о которой рассказывал Игнатьев, не удалась. Выйдя в океан, казаки, повернув на восток, встретили непроходимые льды. Четыре коча не смогли пробиться к богатствам прославленной Погичи. Казаки без всякой добычи вернулись в Колымский острог.

Но завоеватели Сибири не отступали перед трудностями. Не только одни слухи о богатствах Погичи толкали казаков на снаряжение новой экспедиции. К этому времени от якутов они проведали о существовании далее на восток другой большой реки Анадыря. Сначала Анадырь отождествляли с Погичей, потом решили, что это другая река. Слухи говорили о наличии на востоке богатых рыбой и зверем рек, о наличии необъясаченных «чухочьих» людей.

В июне 1648 г. кочи Федота Алексеева с промышленниками и казаками под командой Семена Дежнева и Герасима Анкудинова отправились из Колымского острога вниз по Колыме. 20 июня казачья флотилия вышла в Студеное море.

Дежнев и Анкудинов, видимо, не ладили между собой. Разделение власти между двумя атаманами не способствовало установлению добрых отношений. Оба казака претендовали на верховодство.

Выйдя в океан, казачья флотилия повернула на восток и пошла вдоль берегов в поисках устья большой реки. В дальнейших рассказах об этом замечательном плавании упоминаются только три коча. Судьба остальных четырех неизвестна. Вероятнее всего, четыре судна вскоре повернули обратно, а три остальных под командой Дежнева, Анкудинова и Алексеева продолжали пробиваться все далее и далее на восток.

До середины сентября плавание протекало без всяких событий. Это было одно из обычных в то время плаваний вдоль побережья океана. Алексеев даже взял с собой в это плавание свою жену-якутку, которую казаки называли «якутской бабой». Эта женщина впоследствии помогла раскрыть для истории тайну дальнейшей судьбы Анкудинова и Алексеева.

На веслах и парусах пробивались кочи на восток, держась поблизости от берега. Для отдыха становились на деревянные якори, к которым для тяжести привязывали камни, а чаще приставали к берегу «на пристанище».

Казачьи кочи были плохо приспособлены для плавания в штормовом океане, среди льдов и непогоды. Это были плоскодонные, наполовину крытые лодки метров в 25 длиною, сшитые деревянными гвоздями. Ременные снасти поддерживали парус из дубленой оленьей шкуры, на котором можно было ходить только по ветру. И вот на таких утлых суденышках отважные казаки решались пускаться в суровое Студеное море, где гибель подстерегает на каждом шагу.

Коч, которым командовал Герасим Анкудинов, в середине сентября потерпел крушение. Это произошло, повидимому, у мыса Сердце-Камень. Людей с разбитого коча перевели на два других. Анкудинов, потерявший свое судно, не захотел пересесть на коч Дежнева. Он предпочел общество промышленников, возглавляемых Федотом Алексеевым. Два коча продолжали свой путь на восток...

20 сентября казаки пристали к берегу для очередного отдыха. Из описаний этого «пристанища», сделанного Дежневым, можно установить, что кочи пристали к мысу, носящему теперь имя этого славного казака.

На берегу казаки столкнулись с приморскими чукчами, селение которых находилось поблизости. Произошло сражение, в котором был ранен Федот Алексеев. Казаки, видимо, отступили

на кочи и поспешили оставить это «пристанище».

В одной из своих «отписок», посланной Дежневым якутскому воеводе с Анадыря в 1655 г., он так описывает мыс, получивший впоследствии его имя:

«А с Ковымы реки итти морем на Анандыр реку есть нос, вышел в море далеко... а против того носу есть два острова, а на тех островах живут Чухчи, а врезываны у них зубы, прорезываны губы, кость рыбей зуб, а лежит тот нос промеж сивер на полуношник, а с Русскую сторону носа признáка: вышла речка, становье тут у Чухочь делано, что башни из кости китовой, и нос поворотит, кругом к Онандыре реке подлёгло, а доброго побегу от носа до Онандыри реки трои суток, а более нет, а итти от берега до реки недале, потому что Анандыр пала в губу».

Очень важно установить тождественность описываемого Дежневым мыса с современным мысом Дежнева, так как некоторые историки сомневаются в этом, отнимая у русского казака право считаться первым европейцем, прошедшим из Ледовитого океана в Тихий современным Беринговым проливом.

В этой «отписке», вероятно составленной дьяком под диктовку неграмотного казака, Дежнев вскользь упоминает о своем замечательном плавании, не придавая ему никакого «исторического» значения. На протяжении целого столетия его плавание было объектом споров буржуазных историков.

Еще в 1839 г. русский историк Сибири П. А. Словцов высказал впервые свои сомнения. Видимо почтенный ученый никак не мог примириться с мыслью, что одно из величайших географических открытий человечества совершено простым русским казаком. Версия Словцова, согласно которой Дежнев дошел морем только до Шелагского мыса, а оттуда прошел посуху до Анадыря, (т. е. не огибая современного мыса Дежнева), нашла громкий отклик за границей. Совсем недавно, в 1914 г., американский исследователь, историк Ф. А. Гольдер, подхватив версию Словцова, развил ее, пользуясь невнятностью письменных сообщений Дежнева, дающих широкие возможности для различных кривотолков. Просвещенный американец не может допустить, что безграмотный казак, «русский варвар» случайно, как бы походя, раскрыл за-



Мыс Дежнева

гадку, над которой веками билось «культурное» человечество. Поэтому он стремится дискредитировать подвиг Дежнева.

Постараемся добросовестно расшифровать «отписку» Дежнева, пользуясь трудом проф. Л. С. Берга.

Два острова против «Носа» — это острова Диомида. Зубатые чукчи — эскимосы, которые прежде на островах Диомида носили в прорезах нижней губы украшения из моржевого зуба, камня и кости. «Становье в виде башен из кости китовой» — остовы чукотских полуподземных жилищ, сделанные из ребер и челюстей кита. Речка, о которой упоминает Дежнев,— это, вероятно, узкая протока, соединяющая с морем лагуну, расположенную в трех милях к западу от мыса близ селения Уэлен. Эту протоку, очевидно, Дежнев и принял за реку. На траверзе мыса Дежнева судно, идущее с Колымы в Берингово море, впервые резко меняет курс с юго-восточного на юго-западный. Это и имел в виду Дежнев, когда говорил, что «нос» лежит «промеж сивер на полуношник» (т. е. между севером и северо-востоком) и что «нос поворотит, кругом к Онандыре реке подлегло» (не круто).

Обогнув «Большой каменный нос», кочи Дежнева и Алексеева вступили в пролив, который теперь носит название Берингова. Казаки, конечно, и не подозревали, что совершили одно из величайших географических открытий в истории человечества. Если бы между казаками впоследствии не возник случайно спор из-за богатых моржевых лежбищ в устье Анадыря, история, вероятно, так бы и не узнала о героическом подвиге русских людей.

Вскоре после того как казаки обогнули мыс и вошли в северные воды Тихого океана, кочи попали в сильный шторм. Во время бури кочи Дежнева и Алексеева потеряли друг друга. Больше им никогда не привелось встретиться. О дальнейшей судьбе Алексеева и Анкудинова Дежнев узнал случайно через шесть лет, о чем оставил след в одной из своих «отписок».

Северные ветры относили коч Дежнева, на котором было 25 человек, все дальше и дальше на юг. Шторм не позволял пристать к берегу. Только в октябре коч был выброшен на берег и разбит. Это произошло по всей вероятности у устья реки Олюторской, под 61° северной широты. Измученные, обессиленные казаки, оставшиеся без пищи и одежды, двинулись пешком обратно на север, на поиски устья Анадыря, мимо которого их судно пронесло штормом. Десять недель продолжался их трудный путь по пустынному берегу. Дежнев скупыми, но потрясающими словами описывает тяжелое положение бедствующих казаков.

«...и пошли мы все в гору, сами пути себе не знаем, голодны и холодны, наги и босы, а шел я бедной Семейка с товарыщи до Анандыры реки ровно десять недель, и попали мы на Анандыр реку внизу близко моря...»

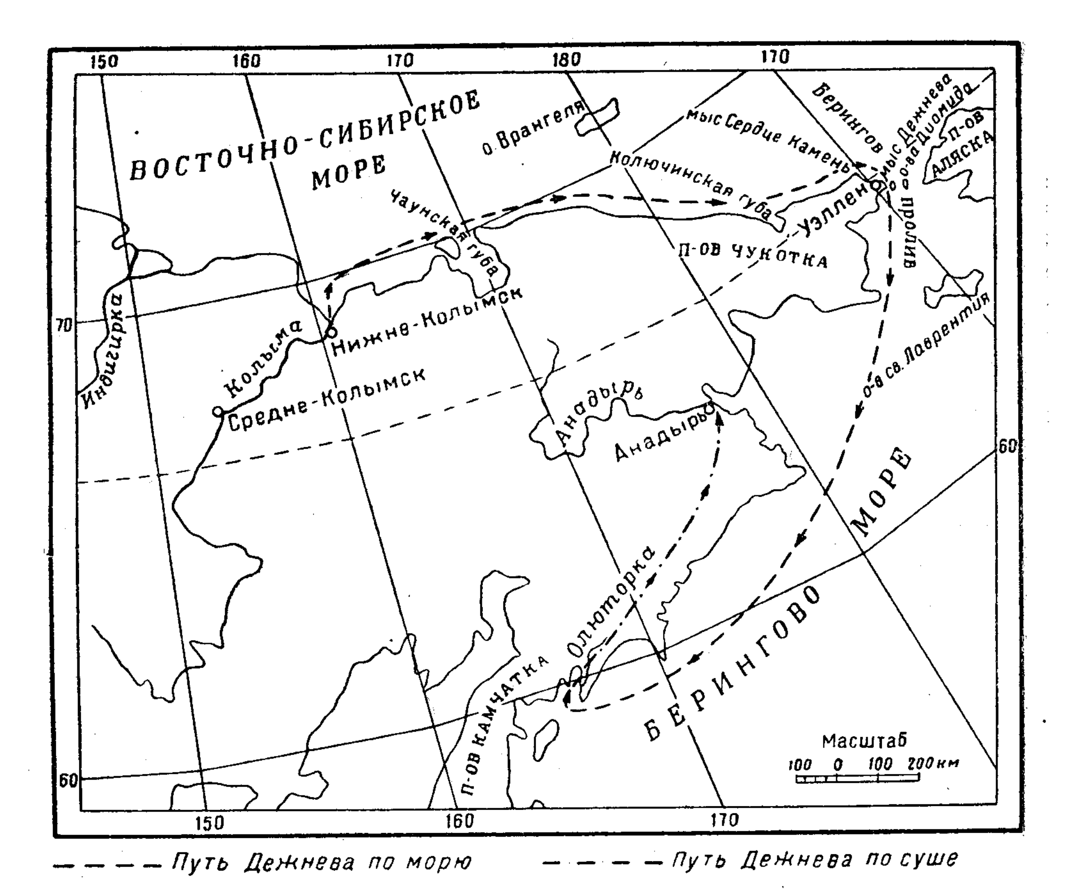
Дежнев рассчитывал встретить в устье Анадыря чукчей и получить у них съестные припасы. Однако местность оказалась необитаемой. В поисках пищи Дежнев отправляет часть отряда вверх по реке. Во время этой экспедиции погибло 13 человек из 25, дошедших до Анадыря. Тогда Дежнев с остальными товарищами решает зазимовать в устье Анадыря. Казакам удается продержаться эту зиму и на следующий, 1649 г., они предпринимают новую экспедицию вверх по реке.

Несмотря на перенесенные бедствия казаки и не помышляли о возвращении на Колыму. Не для того они совершили трудное плавание, шли по угрюмым берегам Чукотки, не для того прожили голодную зиму, чтобы на следующее же лето бежать из этих прославленных мест.

Укрепив свое зимовье в среднем течении Анадыря, Дежнев решается перезимовать здесь вторично.

* * *

Велика Сибирь, велика и бездорожна... Медленно расползаются по рекам слухи. Зашитые в казачьи шапки но-



Морской и сухопутный маршрут Семена Дежнева в 1648 г.

вости передаются от острога к острогу. Слух о плавании Исая Игнатьева, о богатствах Погичи-реки дошел от Колымского острога до Якутска лишь в 1647 г. Тогда казак Михайло Стадухин, с которым Дежнев совершил поход на Колыму и заложил Колымский острожек, решил сам выйти в океан и попытать счастья в поисках новых земель и рек. В начале июня Стадухин во главе большого отряда покинул Якутск.

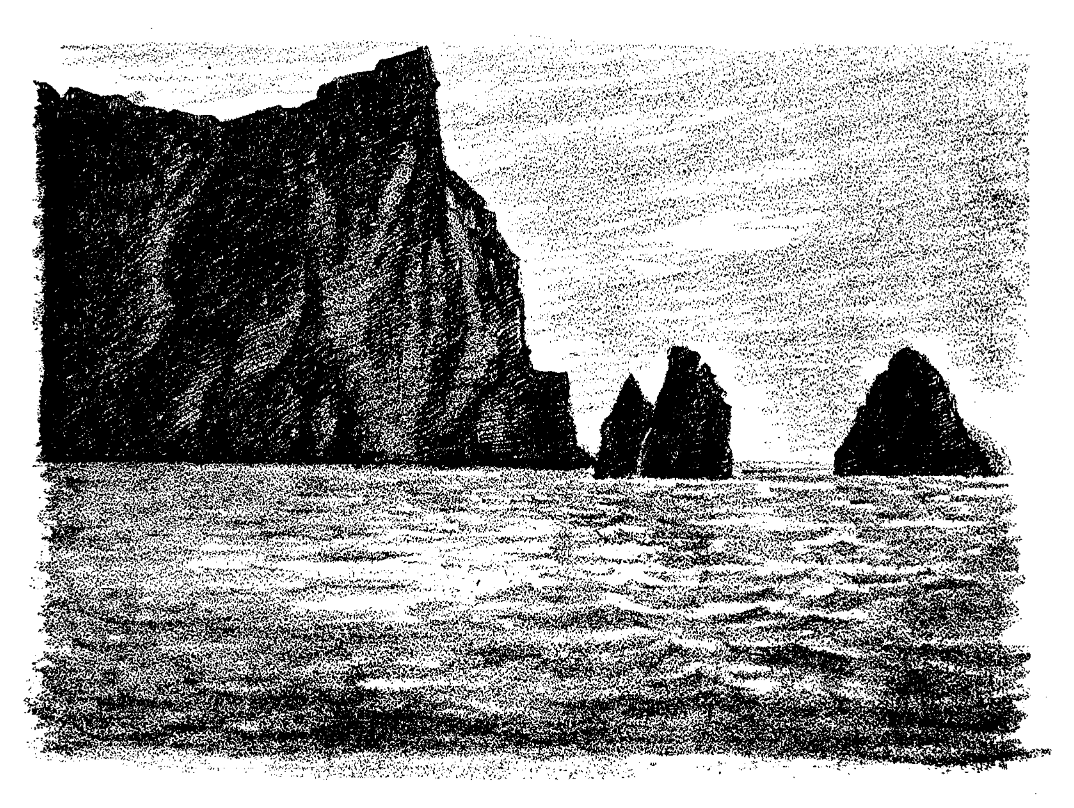
Зима застала Стадухина на Яне. На санях он дошел до Индигирки, а затем морем доплыл до Колымы. Когда летом 1648 г. отряд Стадухина вступил в Колымский острог, атаман узнал, что колымские казаки перебили ему путь: экспедиция Алексеева, Анкудинова и Дежнева уже вышла в море.

Стали дожидаться возвращения Федота Алексеева. Но лето кончалось, наступили холода, а от ушедших в плавание казаков не было никаких вестей.

С наступлением лета 1649 г. Стадухин решил сам выйти в море на поиски Погичи. Семь суток шли кочи Стадухина на восток, вдоль берегов Сибири, повторив путь Дежнева. Погичи не было. Зато в изобилии находили казаки моржевые клыки, которые и были основной целью плавания.

Погича оказалась мифом. Стадухин, убедившись в этом, вернулся в Колымский острог. Но моржевая кость, найденная им и отосланная в Якутск, говорила о том, что на востоке много других доходных «землиц». Якуты рассказывали много заманчивого об устье реки Анадырь и указывали к ней путь по суше. На следующий год решено было снарядить сухопутную экспедицию на восток.

Первым в начале лета 1650 г. выступил отряд под начальством Семена Моторы. Следом за ним вышел и Стадухин во главе большой партии казаков и промышленников.



Скалы у мыса Дежнева.

После шести недель трудного пути через горы и пустынную лесо-тундру Мотора дошел до среднего течения Анадыря, где натолкнулся на зимовье Дежнева. Вскоре сюда пришел и Стадухин. Еще позже на Анадырь прибыл казак Юрий Селиверстов, спутник Стадухина по его плаванию в 1649 г.

Русское население на берегах Анадыря сразу возросло. Вскоре начались раздоры между казаками, перешедшие впоследствии в открытую вражду. Между атаманами возник спор за главенство, за ясачных людей (кому с каких племен получать ясак), за право владения лучшими местами по берегам колонизируемой реки. Казаки раскололись на два лагеря. Мотора, видимо, признавший «право первенства» за Дежневым, примкнул со своим отрядом к нему. Но Стадухин не хотел признать власти своего бывшего помощника. Вместе с Селиверстовым он образовал «вражеский» отряд.

В 1651 г. Дежнев и Мотора отправились вниз по Анадырю, к его устью, для поисков «рыбьего зуба» и неясачных чукчей. Во время одной из стычек с чукчами — анаулами Мотора был убит. Дежнев возвратился в Анадырский острог, с тем чтобы следующим летом продолжать поиски лежбищ морского зверя в устье Анадыря.

Летом 1652 г. поиски Дежнева, наконец, увенчались успехом. В устье Анадыря, там где река при впадении в океан образует обширную губу, Дежнев натолкнулся на богатую моржами мель. Тысячи моржей лежали на этой отмели, названной Дежневым «Русской кошкой».

На следующее лето в Анадырском остроге закипела работа. Казаки начали постройку кочей, чтобы отправить собранную кость и ясак морским путем в Колымский острог.

Дежнев, очевидно, не достаточно ясно представлял себе те трудности, которые предстояло преодолеть его судам, чтобы повторить в обратном порядке его путь, пройденный им четыре года назад. Он полагал, что море у берегов всегда также свободно от льдов, как это случилось в 1648 г.

Но на Анадыре не было хорошего строевого леса, поэтому экспедиция в 1653 г. не состоялась. Впоследствии собранный ясак в виде собольих шкурок и моржевого клыка был отправлен сухопутным путем в Якутск.

Летом 1654 г. Дежнев снова пришел на свою моржевую отмель, в устье Анадыря. Однако на отмели уже хозяйничал отряд казаков во главе с Юрием Селиверстовым...

Между казаками разгорелся спор. Дежнев доказывал свое право на владение мелью, право, завоеванное кровью, основанное на неписанных законах «первенства завладения». Селиверстов не уступал, считая, что он первый открыл это лежбище, независимо от Дежнева.

Видимо Селиверстов утверждал, что спорное лежбище было им открыто еще в 1649 г., во время плавания со Стадухиным в поисках Погичи. Он, очевидно, даже не представлял себе, как далеко они были в 1649 г. от Анадырского устья!

Селиверстова поддержал Стадухин. Страсти разгорались. В Якутск в поисках справедливости казаки отправляют «челобитные» и «отписки». Они всячески чернят и поносят друг друга, обвиняя противников в государственной измене, в присвоении себе царского ясака, в утайке от якутского воеводы богатой добычи. Дежнев доказывает свое право первенства на владение «Русской кошкой». Попутно в своей отписке он рассказывает о своем плавании, о перенесенных лишениях, обвиняя Стадухина и Селиверстова в присвоения плодов его тяжких трудов.

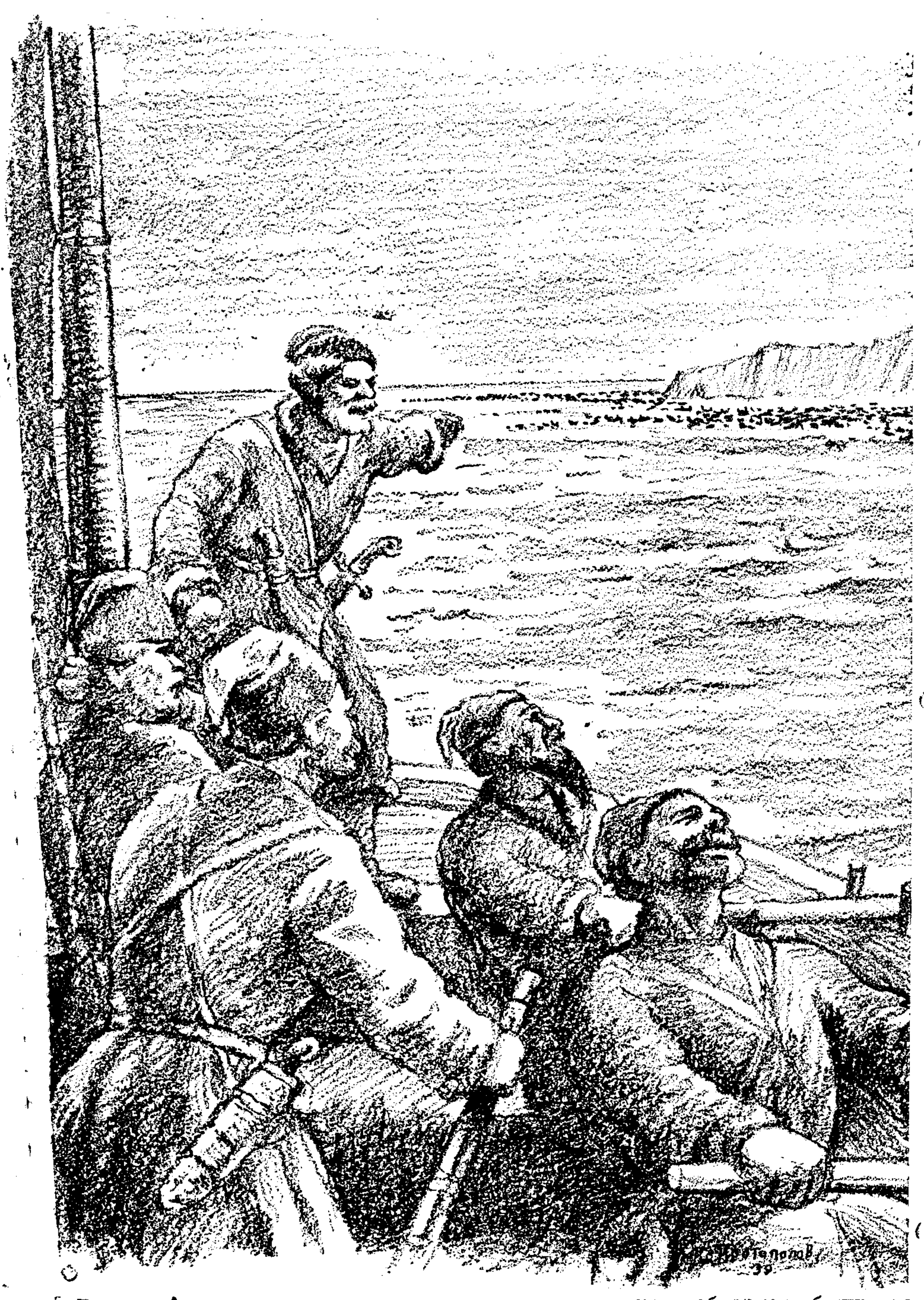
В одной из своих отписок Дежнев сообщает интересные сведения, проливающие свет на судьбу его спутников Федота Алексеева и Герасима Анкудинова. Летом 1654 г. Дежнев, собирая ясак с коряков, отбил у них бывшую жену Алексеева. Она рассказала казакам, что после разлучения кочей Федот Алексеев и Герасим Анкудинов вместе со своими спутниками достигли берега. Здесь многие из них вскоре умерли, а другие были убиты местными жителями. «Якутская баба», видимо, попала в плен к корякам и вместе с ними добралась до низовьев Анадыря.

Куда выбросила буря коч Федота Алексеева и Герасима Анкудинова? Где нашли казаки свою гибель? На эти вопросы дает ответ первый исследователь Камчатки, участник Великой Северной экспедиции Беринга,—Крашенинников, посетивший Камчатку в 1731—1741 гг. Он рассказывает следующее:

«Кто перьвой из Россиских людей был на Камчатке, о том не имею достоверного свидетельства. А по словесным известиям приписывается сие некакому торговому человеку Федоту Алексееву, по которого имени впадающая в Камчатку Никул речка Федотовщиною называется: будто он пошел из устья реки Ковымы Ледовитым морем в семи кочах, будто погодою отнесен от других кочей и занесен на Камчатку, где он и зимовал со своим кочем. А на другое лето обошел Курильскую лопатку дошел Пенжинским морем до реки Тигеля, и от тамошних Коряк убит зимою со всеми товарищы, к которому убивству аки бы они причину сами подали, когда один из них другого зарезал: ибо Коряки, которые по огненному их оружию выше смертных почитали, видя что и они умирать могут, не пожелали иметь у себя гостей толь страшных».

Если даже сведения о плавании Алексеева вокруг Камчатки и неправдоподобны, то во всяком случае очень важно для истории, что на Камчатке сохранилось предание о походе Дежнева и его товарищей, вполне совпадающее с тем известием, которое сообщила Дежневу жена убитого Алексеева.

Таким образом историческое плавание Дежнева и его товарищей в 1648 г. дало миру не только величайшее географическое открытие пролива, разделяющего два материка, но и привело первых русских людей на Камчатку, которая была завоевана лишь спустя 49 лет (1697 г.) Атласовым. И хотя казаки не понимали величия совершенного ими подвига и научного значения своего замечательного плавания, но от



...В устье Анадыря, там, где река при впадении в океан образует обширную губу, Дежнев натолкнулся на богатую моржами мель...

Рис. художн. Е. Протопопова

этого заслуги их не уменьшаются. Они были первыми европейцами, прошедшими Беринговым проливом и вступившими на неведомую землю Чукотки и Камчатки.

* * *

В 1656 г. в Анадырский острог должен был выехать из Якутска сотник Амос Михайлов. Якутский воевода посылал его туда, чтобы на месте разобрать челобитные казаков, обвинявших друг друга во всевозможных преступлениях, ревизовать дела о государевом ясаке и принять от Дежнева управление Анадырским острогом. Дежнев и Селиверстов должны были вернуться в Якутск для суда над ними. Но, очевидно, Амос Михайлов до Анадырского острога так и не доехал, так как отправка казаков в Якутск не состоялась.

Дежнев до 1659 г. управлял Анадырским острогом, который передал затем присланному из Якутска Курбату Иванову. Сам Дежнев продолжал жить на Анадыре до 1662 г., промышляя «рыбью кость». В 1662 г. Семен Дежнев во главе отряда казаков был отправлен в Якутск для сопровождения ясака, собранного на Анадыре.

Из того, что Дежнев был сейчас же по прибытию в Якутск отправлен в Москву, в Сибирский приказ, куда он должен был доставить груз мехов и моржевых клыков, можно заключить, что казака хотели отличить и наградить. Поездка к цареву двору с ясаком всегда была связана с богатыми подарками послам.

В 1664 г. Дежнев прибывает в Москву, в столицу огромного Московского царства, раскинувшегося от берегов Тихого океана до западных литовских засек. В следующем году Дежнев снова возвращается в Якутск.

История донесла до нас следы о второй поездке Дежнева в Москву, куда он прибыл в конце 1671 г. Дальнейшая судьба казака нам не известна.

Вернулся ли Дежнев снова в Сибирь, чтобы сложить на «царевой службе» свои кости или мирно умер на своей родине в Великом граде Устюге, а может, прельстившись столичной жизнью, поселился в Москве — об этом сведений история не сохранила. Возможно, что когда-нибудь новые материалы прольют свет на последние годы жизни отважного казака.

* * *

Это случилось в Якутске, во время Великой северной экспедиции Беринга, в 1736 г. Участник экспедиции, молодой академик Российской академии наук Герард-Фридрих Миллер, профессор истории и этнографии рылся вместе с «писчиками»[1] в бумажных залежах воеводского архива. Неожиданно они натолкнулись на пожелтевшие от времени листки, покрытые толстым слоем многолетней пыли. Всеми забытые имена казаков, чьи кости давно уже истлели, мелькали на листках старых документов. Внимательно вглядываясь в корявые строки всех этих «челобитных», «отписок», «наказов» и «грамот», Миллер с волнением прочитал удивительную повесть о героическом плавании русских людей, совершенном в середине предыдущего века. Это была переписка анадырских служилых людей с якутским воеводой, длинная невнятная тяжба казаков из-за пресловутой моржевой отмели в устье Анадыря, запутанный клубок жалоб, наветов, клеветы и оправданий.

Из отрывочных, несвязных показаний, из туманных описаний путей Миллеру удалось собрать в Якутске «такие известия, ценность которых, может быть, только в предбудущие времена усмотрена будет». Трудно было составить связную историю дежневской эпопеи, так как спорящие казаки меньше всего думали о мировом значении совершенного ими героического плавания, а всячески стремились доказать лишь свое «право первенства» на богатства моржевой отмели.

Но Миллеру все же удалось восстановить истинный ход событий и доказать, что первое в истории человечества плавание европейцев по проливу, отделяющему Азию от Америки, было совершено русскими казаками в 1648 г.

---

[1] Канцеляристы.

Правда, устная молва, передаваемая из поколения в поколение, донесла через столетие искаженные, отрывочные сведения о подвиге, совершенном некогда русскими казаками. Эти сведения получили свое отражение и на иностранных географических картах, они дошли также и до Витуса Беринга перед его историческим плаванием в пролив, носящий сейчас его имя. Однако официальная наука как в России, так и на западе не доверяла этим сведениям. Вопрос о существовании мифического Анианского пролива, как назывался на картах того времени Берингов пролив, оставался открытым не только до плавания Беринга в 1728 г., но и до двадцатых годов прошлого столетия. Даже труды Миллера, собравшего неопровержимые документальные доказательства плаванию Дежнева через этот пролив, не рассеяли окончательно сомнений в его существовании.

* * *

Представление об Анианском проливе могло возникнуть только при страстном желании человечества увидеть реальное воплощение созданного им мифа. Людям так страстно хотелось найти северный морской путь из Атлантического океана в Тихий, что они подсознательно убирали все препятствия, возникающие на этом пути. Таким препятствием мог быть перешеек, соединяющий Азию с Америкой. Удобнее было верить, что этого перешейка не существует.

Не удивительно поэтому, что на картах второй половины XVI века появляется Анианский пролив, эта аксиома северного морского пути.

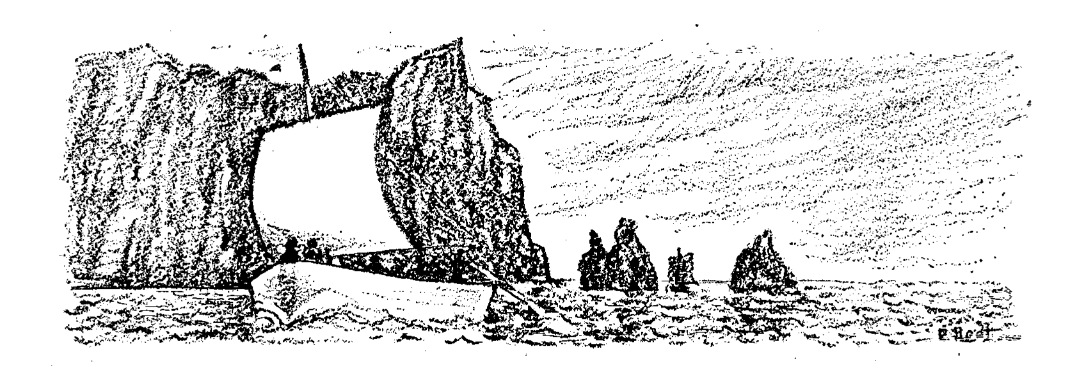
Только в первой четверти XVIII века наука, вышедшая из младенчества, потребовала реального подтверждения этой аксиомы. Пролив был взят под сомнение. А между тем доказательство его реального существования лежало погребенным в дебрях якутского архива почти целое столетие.

Много экспедиций работало в последующие годы, чтобы окончательно доказать существование этого пролива. Почти через два столетия после плавания Дежнева твердо было установлено, что пролив существует и им начали плавать.

В 1879 г., впервые в истории человечества, корабль прошел всем Северо-восточным морским путем. «Вега» заканчивала свое плавание пробиваясь сквозь туман и льды на восток.

«Туман продолжался, так что по другую сторону Сердце-Камень мы совершенно перестали видеть землю, пока 20-го (июля) утром снова не начали маячить темные горы. Это были горные вершины на Восточном мысу — восточной оконечности Азии. Это мало подходящее название заменено мной на карте названием «мыс Дежнев» в честь отважного казака, впервые 230 лет назад обогнувшего этот мыс».

Так почтил известный шведский исследователь Арктики Норденшельд память своего предшественника — Устюжского казака Семена Дежнева.



П. БАШМАКОВ

КАПИТАН ЭКСПЕДИЦИОННОГО СУДНА „ГЕРКУЛЕС" А. С. КУЧИН

(К 25-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ГИБЕЛИ)



Александр Степанович Кучин родился 28 сентября 1888 г. в селе Кушереке на берегу Онежского залива Белого моря. Предки его были исконными моряками, добывавшими себе средства к жизни на Мурманских рыбных промыслах. Отец и дед Александра Степановича не имели собственных промысловых орудий и снаряжения и вынуждены были работать у местных богатеев по найму. Тысячи таких наемных рыбаков в конце февраля отправлялись пешком на Мурман. По тысяче километров шли по бездорожью и глубоким снегам, претерпевая различные трудности и лишения. Дойдя до Колы, рыбаки расходились по становищам на берегу океана и приступали к работе. С этого момента начиналась страдная пора Мурманских промыслов. В море рыбаки подвергались еще большим опасностям. Беспалубные шняки и другие рыбацкие суденышки, слабо вооруженные, с одним прямым парусом не могли бороться с сильными штормами и часто гибли. Так нашел себе могилу в океане и дед Кучина Григорий.

Учение маленького Александра началось в родной сельской школе. Затем он перешел в городское училище в Онеге, которое блестяще окончил в 1904 г. Он был очень способный и любознательный юноша.

В то время Архангельск вел широкую морскую торговлю с Норвегией. Сотни поморских судов ходили туда за рыбой, поэтому знание норвежского языка было важно для будущего капитана. Учитывая это, Степан Григорьевич (отец Александра Степановича) отправил сына в Норвегию для изучения норвежского языка. Летом Александр плавал юнгой на норвежском зверобойном судне, а зимой посещал общеобразовательную норвежскую школу. Пробыв там год, он вернулся на родину, свободно владея норвежским языком.

Очагами морского образования на севере были тогда Сумская, Кемская и Мудьюгская мореходные школы, выпускавшие штурманов малого плавания, и Архангельское торгово-мореходное училище, готовившее штурманов дальнего плавания. В Архангельском училище кроме мореходного отделения было еще торговое, которое выпускало квалифицированных счетных работников — бухгалтеров.

Александр Кучин в 1905 г. поступил в Архангельское торгово-мореходное училище.

Первая русская революция нашла горячий отклик и среди учащихся этого училища. В мореходные школы того времени шли главным образом дети бедных родителей. Увлеченные общим движением ученики мореходного училища тоже подняли голос протеста против режима и порядков, царивших в училище. Они предъявили начальству ряд претензий, требуя смены некоторых преподавателей, неудовлетворявших учеников своими лекциями, более деликатного отношения к себе, отмены

внеклассного надзора за учащимися со стороны педагогического персонала, свободного посещения сходок и собраний, разрешения кружков самообразования, издания своего журнала, улучшения практических занятий по специальным предметам, свободного выбора для чтения книг, отмены обязательного ношения формы и т. п. Последнее требование обусловливалось тем, что далеко не все ученики могли приобрести форму.

Начальство отказалось полностью удовлетворить требования учеников, изложенные в особой петиции. В знак протеста в ноябре 1905 г. ученики объявили забастовку, и занятия в училище прекратились. Александр Кучин, бывший в числе руководителей «забастовщиков», уехал в Норвегию и поступил там матросом на зверобойное судно.

За границей Александр Кучин познакомился с русскими политическими эмигрантами, через знакомых моряков он помогал импортировать в Россию нелегальную литературу.

В феврале 1906 г. занятия в Архангельском училище возобновились. Вернулся из Норвегии и Александр Кучин. Но архангельские власти проведали о заграничной политической работе Кучина и арестовали его. Не найдя, однако, достаточных оснований для содержания его под стражей, Кучина освободили, а училищное начальство позволило ему продолжать учение.

По всем предметам Кучин шел впереди своих товарищей — одноклассников, с которыми был очень дружен. Это была тесная семья юных моряков.

Летнюю практику Кучин проходил на норвежских зверобойных судах, промышлявших зверя на льдах Баренцова и Карского морей.

В мае 1909 г. в училище состоялся выпуск молодых моряков. Александр Степанович Кучин окончил курс с золотой медалью.

После окончания училища Кучин мог стать рядовым моряком — судоводителем. Эта перспектива не прельщала его, как прежде. Теперь он мечтал о карьере ученого моряка, желая посвятить себя океанографии, которой он начал увлекаться еще на школьной скамье.

Свободно владея норвежским языком, Кучин после окончания училища уехал в Норвегию и поступил в Бергене на биологическую станцию. Там он слушал лекции по океанографии и вел практические занятия. Его выдающееся дарование и работоспособность скоро обратили на себя внимание.

В один из своих приездов на Бергенскую станцию он познакомился с Фритьофом Нансеном. Для Кучина Нансен был идеалом великого путешественника и мужественного человека.

Вскоре сбылись мечты молодого ученого о далеком путешествии.

Роальд Амундсен снаряжал экспедицию, собираясь повторить знаменитый дрейф Нансена на «Фраме», но только в более высоких широтах и даже через полюс. Амундсен предполагал начать дрейф, войдя в океан через Берингов пролив, добравшись до него, обогнув мыс Горн.

Экипаж экспедиции состоял из норвежцев. Исключение было сделано только для одного иностранца — Александра Степановича Кучина, которого рекомендовали Амундсену для океанографических работ Нансен и бергенские профессора.

Амундсен уже готов был выступить в путь, как вдруг в сентябре 1909 г. весь мир облетело известие, что американец Пири достиг северного полюса в апреле 1909 г. Задуманная Амундсеном экспедиция готова была рухнуть, так как самая главная цель ее — открытие полюса, ради которой экспедиция и субсидировалась частными лицами, теперь исчезла. Чтобы спасти предприятие, Амундсен заявил, что научные цели предстоящего путешествия, если полюс даже и достигнут, вполне достаточны, для того чтобы не отказываться от намеченного плана. Между тем, не посвящая никого в свои истинные намерения, он решил повернуть киль «Фрама» к югу, поставив себе целью достигнуть южный полюс. В Норвегии он открыл этот секрет только капитану «Фрама» и своему брату. Прочим участникам Амундсен сообщил свой новый план, когда

уже оставлял Мадеру, единственный пункт, на который он заходил на пути из Норвегии в Антарктику. Отсюда же Амундсен оповестил о цели своей экспедиции весь мир, а также и капитана Роберта Скотта, который в это время тоже направлялся на южный континент для достижения южного полюса.

Весь экипаж «Фрама» единодушно приветствовал решение Амундсена. Таким образом Александр Степанович стал членом норвежской южнополярной экспедиции.

Покинув Норвегию в августе 1910 г., Амундсен в начале 1911 г. добрался до ледяного барьера Росса, основал там в Китовой бухте свою базу и дальше отправился на собаках. Южный полюс он достиг 14 декабря 1911 г., блестяще выполнив свой план [1].

Доставив Амундсена в Китовую бухту, экспедиция «Фрама» занялась океанографическими работами в южной части Антлантического океана. Это входило в план экспедиции. Работу эту выполнял Александр Степанович Кучин. Было сделано 60 глубоководных станций и взята с разных глубин (до 4 500 м) 891 проба воды.

Еще в 1909 г., уезжая в Норвегию для продолжения образования, Александр Степанович получил отсрочку по призыву на военную службу. Во время экспедиции срок этой отсрочки истекал и ему пришлось расстаться с «Фрамом». Он покинул его в Буэнос-Айресе, куда «Фрам» заходил после окончания океанографических работ для пополнения запасов горючего. В конце 1911 г. Кучин был уже в России.

После возвращения Амундсена в Норвегию океанографические работы Александра Степановича за время экспедиции получили высокую оценку. Он стал известен как молодой и многообещающий ученый — моряк.

Освободившись от военной службы в силу льгот, предоставлявшихся судоводителям и механикам торгового флота, призывавшимся только в военное время, Кучин в начале 1912 г. получил приглашение участвовать в русской арктической экспедиции. Это предложение Александр Степанович принял с большой радостью, так как научное изучение Арктики его очень интересовало. Он согласился занять должность капитана судна и океанографа экспедиции. Пригласил его в эту экспедицию В. А. Русанов, который после ряда экспедиций на Новую Землю (в 1909, 1910 и 1911 г.) возглавил теперь экспедицию на Шпицберген для исследования угольных богатств и изучения условий их эксплоатации.

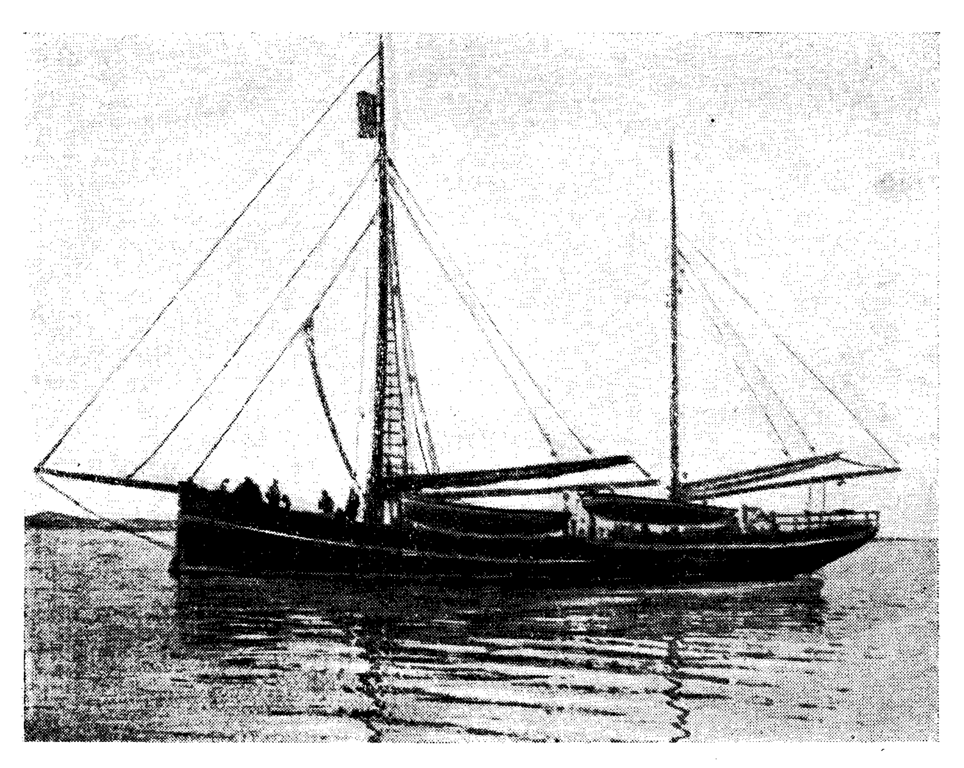
О каменном угле на Шпицбергене было известно уже в XVII столетии, но интересоваться им стали только со второй половины XIX века. Быстро развивающиеся промышленность, железнодорожный и водный паровой транспорт повысили спрос на топливо. Исследования шведских и норвежских ученых показали, что на Шпицбергене большие залежи угля.

В 1912 г. Россия снарядила экспедицию под начальством В. А. Русанова для исследования на Шпицбергене угленосных районов. Ему поручалось также выяснить, выгодна ли будет эксплоатация этих районов. Осенью 1912 г. в Петербурге образовалось русское горнопромышленное товарищество «Грумант» для угольных разработок на Шпицбергене. В 1913 г. там уже были добыты первые 10 000 пудов угля, из которых 5 000 пудов было вывезено в Петербург.

Русанов по совету Кучина, прекрасно знавшего норвежские зверобойные суда, решил подыскать необходимое судно в Норвегии. В Беренге они приобрели деревянный кутер с двойной дубовой обшивкой, водоизмещением около 65 регистровых тонн, с керосиновым моторным двигателем в 18 сил. Судно называлось «Геркулес». Название это мало соответствовало небольшому судну со слабой машиной.

Кутер «Геркулес», достаточно прочный для летних промыслов во льдах, совершенно не годился для плавания и зимовки в высоких полярных широтах.

[1] Капитан Р. Скотт достиг Южного полюса 18 января 1912 г.



Кутер «Геркулес».

Экспедиция снабжена была довольно хорошо, но только на ограниченный срок. Например продовольствия имелось на один год (по другим сведениям на полтора года). Достаточно было и научного оборудования. Не было у них только специального оборудования и собак на случай далеких переходов по льду.

Начальник экспедиции В. А. Русанов был геолог. Его жена, студентка медицинского факультета Сорбонны, Жюльета Жан, пошла в экспедицию врачом. Помощником капитана был назначен товарищ Кучина по Архангельскму торгово-мореходному училищу К. А. Белов. Весь экипаж состоял из 14 человек.

В конце июня все приготовления к походу были закончены, и «Геркулес» вышел в море. Погода благоприятствовала плаванию.

В начале июля экспедиция подошла к западным берегам Шпицбергена и пробыла там больше месяца.

Работами этой экспедиции были обнаружены обширные угленосные площади между Адвентбей и Коалбей, которые были закреплены за русскими. Эти залежи угля теперь широко разрабатываются Советским Союзом и снабжают углем наш северный флот.

Покончив с работой на Шпицбергене, Русанов направился к Новой Земле, как полагали, для производства в районе ее некоторых гидрологических работ (часть участников этой экспедиции после окончания работ на Шпицбергене вернулась оттуда через Норвегию в Россию на одном из туристских пароходов).

Побывав в Маточкином Шаре, Русанов оставил там телеграмму следующего содержания: «Телеграмма начальника экспедиции 1912 г. В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле в самоедской колонии Маточкин Шар 18 августа с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению: Петербург, Ждановка, 9, Стюнкель. Юг Шпицбергена, острова Надежды, окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов».

Это была последняя весть от экспедиции, после которой она исчезла бесследно.

Из этой скупой телеграммы впервые стало известно о плане В. А. Русанова пройти от Новой Земли на восток до Берингова пролива. Раньше об этом своем намерении он ни с кем не говорил.

Возможно, что в данном случае он решил действовать по примеру Амундсена, который точно так же, не делясь ни с кем своими истинными планами, круто изменил их, направившись вместо Северного полюса к Южному.

Русанов считал, что та ветвь Гольфстрима, которая от северных берегов Норвегии проходит сначала параллельно нашему Мурману, а затем к западному берегу Новой Земли, от северной ее оконечности, идет дальше на восток к сибирским берегам, и что «это течение медленно передвигает полярные льды от северных сибирских берегов к Гренландии» (т. е. к северу). На основании этого он считал, что путь на восток в обход северной оконечности Новой Земли более проходим, чем Карским морем и новоземельскими проливами.

Но, выбирая этот путь, Русанов должен был считаться с неизбежной встречей вдали от берегов тяжелых дрейфующих льдов и возможной зимовкой в них. Капитан «Геркулеса» Александр Степанович Кучин, обладавший несравненно большим опытом плавания во льдах, чем начальник экспедиции, яснее представлял себе весь риск такого похода на непрочном и неприспособленном для этого судне. Еще в Архангельске и на Шпицбергене он высказывал опасения относительно подобного плавания на «Геркулесе», но, видимо, увлеченный впоследствии своим начальником он пошел на риск, надеясь на благоприятную ледовую обстановку. Однако последняя в 1912 г. оказалась на редкость неудачной.

Выйдя из Маточкина Шара «Геркулес» пропал бесследно. Одиннадцать человек отважных русских людей нашли безвестную смерть в ледяных просторах Арктики, отдав жизнь за славу и благо своей родины.

Поиски «Геркулеса», организованные в России в 1914 г. и 1915 гг. на судне «Эклипс» под начальством известного норвежского капитана Отто Свердрупа, ничего не дали. Были осмотрены берега от Байдарацкой губы до мыса Шпиллинга (к востоку от острова Диксон) и остров Уединения, на который В. А. Русанов хотел направиться в случае несчастья с судном, но нигде никаких следов экспедиции обнаружить не удалось. Предполагали, что «Геркулес» постигла такая же участь, как и экспедицию лейтенанта Брусилова на судне «Св. Анна», которое продрейфовало на север от Земли Франца Иосифа и там бесследно погибло.

Проходили годы, но Арктика продолжала хранить тайну исчезнувшей экспедиции. Завесу, скрывавшую ее судьбу, удалось случайно приподнять почти через четверть века.

В 1934 г. шхуна Гидрографического управления Главсевморпути «Сталинец» занималась гидрографическими работами у берега Харитона Лаптева. Одна из ее топографических партий при съемке острова Вейзель[1] обнаружила на нем столб из плавника с вырезанной надписью «Геркулес» 1913 года». Возле столба не было найдено никакого письменного сообщения. Только нарты да сломанный железный бидон лежали недалеко от столба.

Другая топографическая партия со «Сталинца», работая в восточной части шхер Минина в 60 милях к юго-западу от острова Вейзель, нашла на острове Безымянном[2] несколько предметов, принадлежавших участникам экспедиции В. А. Русанова. Так были найдены: мореходная книжка, выданная на имя Александра Спиридоновича Чукчина, матроса «Геркулеса», с несколькими визитными карточками зоолога З. Ф. Сватоша, расставшегося с «Геркулесом» еще на Шпицбергене; справка, выданная на имя другого матроса экспедиции — Василия Григорьевича Попова, и серебряные часы с его инициалами. На прибрежном песке среди плавника валялись остатки истлевшей одежды, пле-

[1] Теперь остров Геркулеса.

[2] Теперь остров Попова — Чукчина.

ночный фотографический аппарат, две гребенки, ружейные патроны, горная буссоль, металлическая оправа от портсигара, кружка и две ложки.

Перечисленные находки, конечно, не дают полной разгадки трагедии, постигшей «Геркулес». Не известно даже все ли члены экспедиции достигли берега. Но эти находки говорят о том, что несмотря на неблагоприятную ледовую обстановку в Карском море в 1912 г. «Геркулес» все же далеко пробрался на восток.

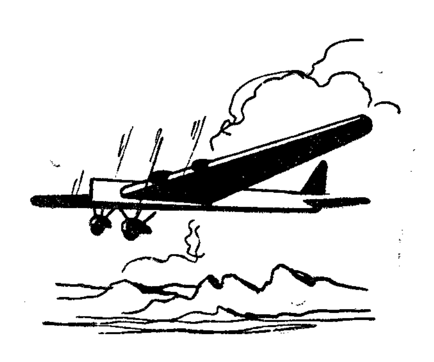
Можно предполагать, что вынужденный зазимовать где-то в районе берега Харитона Лаптева «Геркулес» погиб здесь, раздавленный льдами. Состав экспедиции после этого направился к берегу, чтобы добраться до селений на Енисее. Очевидно он почему-то разделился на отдельные группы, следы одной из которых и были обнаружены в 1934 г. на острове Безымянном. Вероятно она же поставила и столб на острове Вейзель.

Может быть и другое предположение: подобно тому как тринадцать человек во главе со штурманом Альбановым оставили «Св. Анну», дрейфовавшую во льду, и направились к Земле Франца-Иосифа, так и Чукчин с Поповым, а может быть и еще кто-нибудь из экспедиции покинули «Геркулес» до катастрофы с ним. Достигнув берега и поставив столб с указанной выше надписью, путники двинулись дальше. Но уже обессилевшие не перенесли лишений и трудностей дальнейшего пути и погибли где-нибудь на островах шхер Минина или дальше на материке.

Специальные поиски или простой случай еще могут обнаружить их останки, а также и следы других партий и быть может помогут выяснить все перипетии борьбы за жизнь этих отважных людей. Примером раскрытия таких тайн может служить обнаруженный в 1930 г. лагерь Андре и двух его спутников на острове Вито (Белый) через 33 года после их гибели.

Если дело происходило так, как сказано в последнем нашем предположении, т. е. что начальник экспедиции с группой людей остался на дрейфующем «Геркулесе», то, разумеется, и Александр Степанович Кучин, верный долгу капитана, не покинул судна и вместе с ним нашел свою могилу среди льдов в далеком полярном море. Преждевременная смерть унесла в могилу многообещавшего ученого моряка и полярного исследователя.

Идею освоения Северо-восточного морского пути осуществили через немного лет советские полярники.





ВЛ. ПОПОВ-ШТАРК

СЕВЕРНАЯ ЗЕМЛЯ

(Происхождение географических названий)

Архипелаг Северной Земли раскинулся своими четырьмя основными островами к северу от мыса Челюскина и отделен от азиатского материка проливом, имеющим всего 60 миль ширины.

Северная Земля — самая «молодая» по времени своего открытия среди земель советского сектора Арктики, в этом смысле ей всего 26 лет. Открыта она была русскими исследователями и на карте ее мы встречаем одни лишь русские и главным образом советские географические термины, особенно нам родные, близкие и понятные. Взять хотя бы название самих островов: «Большевик», «Октябрьская революция», «Комсомолец», «Пионер». Наиболее же выдающиеся мысы, а также и заливы Северной Земли украшают имена Сталина, Молотова, Ворошилова, Калинина, Дзержинского, Фрунзе, Куйбышева.

Вокруг архипелага Северной Земли — к северу и востоку — группируются то ближе, то дальше малые острова, являющиеся как бы спутниками четырех основных крупных земных тел.

Имелись ли, однако, какие-либо признаки существования Северной Земли до дней ее открытия? Имелись, конечно.

Первым из них являлось географическое представление о том, что Новая Земля северной своей частью соединяется с Таймырским полуостровом. Оно было довольно распространенным среди русских географов начала XVIII в. и отражено на карте Арктики первого географического атласа, изданного Петербургской Академией наук в 1737 г.

Это представление основывалось, повидимому, на рассказах жителей Таймырского полуострова о существовании какой-то земли, лежащей к северу от него, и если мы посмотрим на теперешнюю карту Арктики, то заметим, что действительно Северная Земля представляет собою как бы разорванное продолжение Таймырского полуострова, склоняющегося северной своей конечностью к северо-западу.

ОТКРЫТИЕ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

29 июня 1913 г. экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» под начальством капитана Сергеева вышла из Владивостока с тем, чтобы, занимаясь съемкой сибирских берегов, осуществить рейс с востока на запад. Участники экспедиции лелеяли мысль, что им не придется более возвращаться назад до

Владивостока, как это случилось в предшествующие два года, и что на этот раз их судам удастся совершить сквозное плавание по Северному морскому пути.

В бухту Провидения, названную так еще первооткрывателем пролива, командором Берингом, «Таймыр» и «Вайгач» пришли из Владивостока на 83-й день своего плавания. Здесь во время стоянки экспедицию постигло несчастье: с начальником ее, капитаном Сергеевым, случился удар, и он оказался парализованным. Тяжело больного начальника доставили в Ново-Мариинск, где имелась рация.

Здесь вытребовали по радио транспорт Аргунь, на который и сдали больного, и запросили Главное гидрографическое управление в Петербурге о дальнейшей судьбе экспедиции. Из Петербурга было получено распоряжение о назначении новым начальником капитана ледокола «Таймыр» Б. Вилькицкого, которому и предписывалось продолжать экспедицию.

Берингов пролив суда прошли в августе, после чего «Вайгач» пошел к острову Врангеля для выяснения кромки льда, «Таймыр» же пошел вдоль побережья Чукотского полуострова к северо-западу. На пути своем к Медвежьим островам «Таймыр» не встретил никаких препятствий, так как лето 1913 г. в сибирских морях не отличалось ледовитостью. «Вайгачу» же удалось приблизиться к острову Врангеля лишь на расстояние 50—60 миль, так как подступы к нему были забиты сплоченными льдами. Тогда он взял курс к мысу Северному, называемому ныне мысом Шмидта. Встреча ледоколов состоялась 16 августа у Медвежьих островов. Ледоколы встретились, однако, лишь с тем, чтобы разойтись снова, так как было решено, что суда пойдут к восточному берегу Таймырского полуострова различными курсами: «Вайгач» — вдоль побережья, по знакомому уже экспедиции пути, а «Таймыр» отправится к Новосибирским островам и острову Беннета, чтобы итти оттуда на запад к острову Преображения, возле которого назначена была новая встреча судов.

У нового молодого начальника экспедиции были свои планы: он стремился в более высокие широты с целью поисков новых полярных земель. В частности он надеялся удостовериться в существовании проблематической земли Андреева. На этот раз Вилькицкому посчастливилось открыть в группе островов Де-Лонга новый небольшой остров, который он назвал в честь своего отца, известного русского геодезиста и гидрографа, островом Вилькицкого.

Обогнув Новосибирские острова с севера, «Таймыр» отправился к восточному берегу Таймырского полуострова, и 23 августа у острова Преображения произошла вторая встреча ледоколов. После встречи суда пошли, производя гидрографические работы, к северу вдоль восточного берега полуострова, а 1 сентября подошли к входу в несуществовавший еще тогда на картах Арктики пролив, лишь впоследствии после открытия Северной Земли получивший географическое название пролива Бориса Вилькицкого.

Здесь уже довольно ясно рисовался силуэт желанного мыса Челюскина, к которому стремились все помыслы участников экспедиции.

Но здесь суда встретили непреодолимую преграду в виде старых невзломанных льдов метровой толщины. Тогда решено было итти вдоль кромки льда на север в надежде, обогнув льды, спуститься вновь к Таймырскому побережью. Во время этого движения к северу, 2 сентября, суда наткнулись на обширный низменный остров, не обозначенный на карте. Остров этот, лежащий в 20—25 милях от мыса Челюскина, получил впоследствии название Малого Таймыра.

Продолжая путь к северу, моряки были крайне удивлены, встретив здесь айсберги, родиной которых до тех пор считались ледники Земли Франца-Иосифа и Новой Земли. Их насчитали до 20 штук, высотой они достигали верхушек мачт, и было непонятно, как занесло их сюда. Участникам экспедиции и в го-

лову не могло прийти, что айсберги эти являлись вестниками близости совершенно новой земли, никогда еще не посещенной человеком и обильной собственными глетчерами.

«Продолжая итти на северо-запад,— заносит в свой дневник участник экспедиции доктор Старокадомский,— в 5 часов утра 21 августа (3 сентября) слева по носу во мгле стали вырисовываться контуры высоких массивных гор, и часа через два мы шли (уже) вдоль красивой гористой, покрытой ледниками земли, продолжающейся на северо-запад до самого горизонта. К утру ветер несколько стих, небо очистилось от туч и день обещал быть солнечным и ясным. Это давало нам возможность успешно производить опись вновь открытой земли».

Так, в поисках свободного прохода в Карское море, экспедиция Вилькицкого совершила крупное географическое открытие, случайно обнаружив обширную новую полярную землю, лежащую всего в 60 милях от мыса Челюскина.

Тогда «Вайгач» остался у южного берега обнаруженной земли с целью астрономических наблюдений, а «Таймыр» продолжал путь к северу для съемки ее берегов, нанесения их на карту и установления протяженности их. 4 сентября ледоколы соединились, стали на ледяной якорь, и люди высадились на берег. Здесь вновь были произведены астрономические наблюдения, поднят национальный флаг и тогда же вновь открытая земля была объявлена присоединенной к России (эта земля при Советской власти получила географическое название Северной Земли). При этом начальник экспедиции прочел следующий приказ:

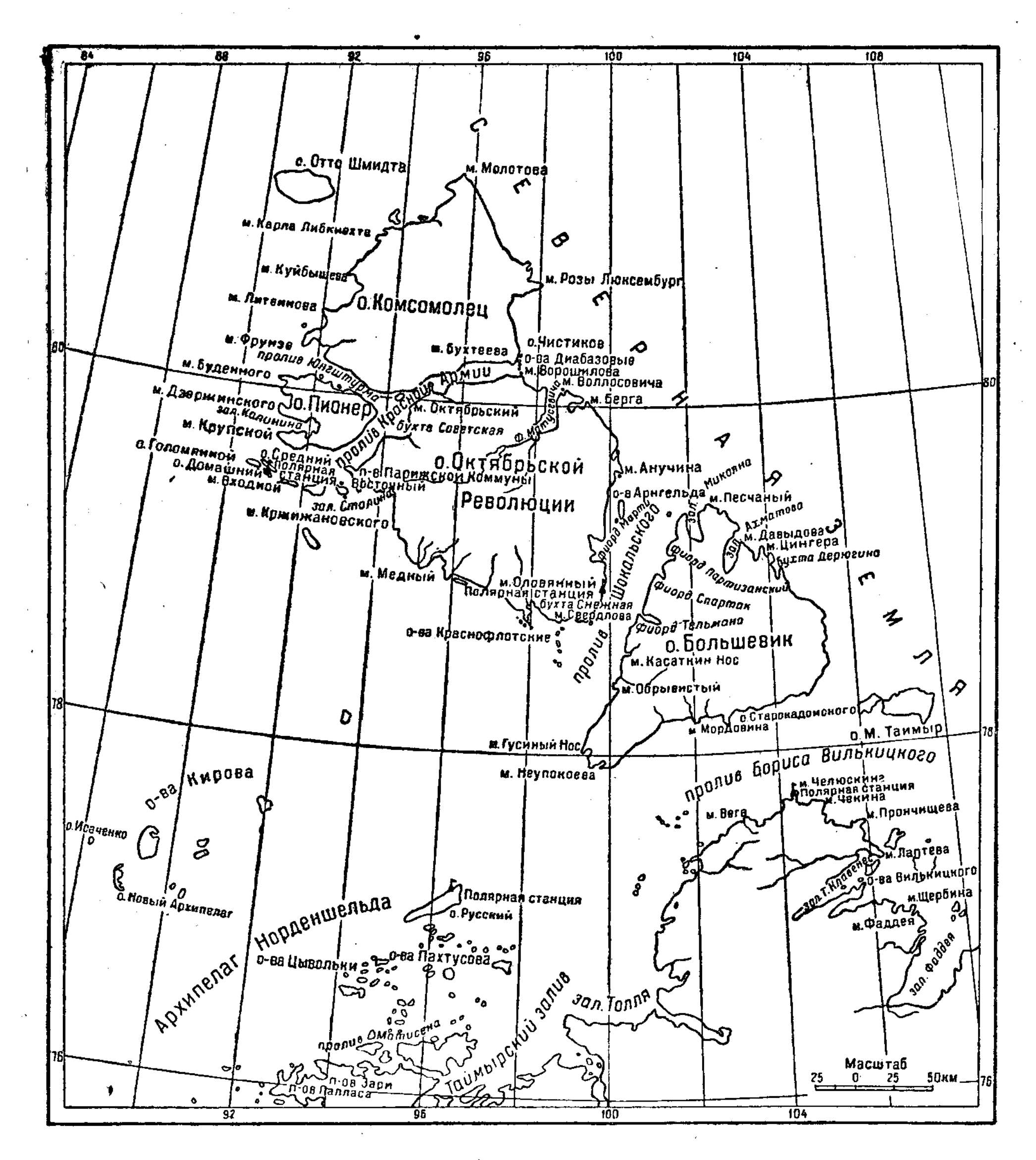
«При исполнении приказания начальника Главного гидрографического управления пройти после работ (экспедиции) на запад в поисках Великого северного пути из Тихого океана в Атлантический нам удалось достигнуть мест, где еще никогда не бывал человек, и открыть землю, о которой никто и не думал. Мы установили, что вода на север от мыса Челюскина не широкий океан, как считали раньше, а узкий пролив. Это открытие само по себе имеет большое научное значение, объяснит многое в распределении льдов и даст новое направление поискам Великого пути».

Продолжая следовать на север вдоль восточного берега Северной Земли, «Таймыр» и «Вайгач» достигли 81° северной широты. Здесь они снова встретили тяжелый сплоченный лед и, не видя возможности пройти в Карское море в обход этой земли с севера, принуждены были вернуться к кромке льда между островом «Малый Таймыр» и мысом Челюскина.

Не пробившись и на этот раз через пролив в Карское море, экспедиция вернулась снова во Владивосток. В 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» сделали новую попытку пройти Северным морским путем из Тихого океана в Атлантический. Достигнув 1 сентября снова мыса Челюскина, одно из судов — «Вайгач» — пошло отсюда к северо-западу и на следующий день люди увидели южный берег Северной Земли, вдоль которого море было свободно ото льда. Это позволило закончить опись южного берега Северной Земли и дало надежду пройти, наконец, проливом Вилькицкого на запад.

Но льды западного устья пролива и на этот раз явились для ледоколов непреодолимой преградой: они затерли их, не позволив даже укрыться на зимовку в какую-нибудь бухту. Лишь на следующий год им с трудом удалось освободиться из ледовых тисков, прорваться в Карское море и после трехлетних усилий 16 сентября прийти в Архангельск, совершив таким образом сквозное плавание Северным морским путем.

Количество географических названий, нанесенных Русской гидрографической экспедицией на карту восточного и южного берегов Северной Земли, невелико. Это острова, «Малый Таймыр», соседний с ним остров Старокадомского, остров Арнгольда (оказавшийся позже мысом), заливы Матусевича и



Карта Северной Земли.

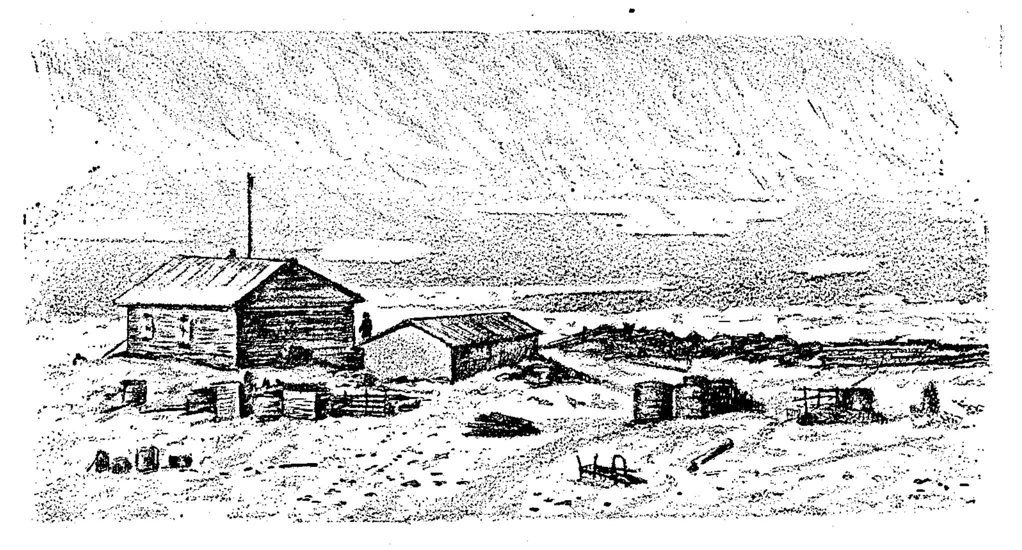
Шокальского (позже оказавшегося проливом) и мысы Неупокоева, Анучина, Воллосовича и некоторые другие.

Хотя названия эти сохранились и поныне, но мы ограничимся историей происхождения географических названий, родившихся в советское время.

СОВЕТСКИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ

Русской гидрографической экспедиции не удалось до конца обследовать Северную Землю. На картах оказались нанесенными лишь приблизительные очертания восточного (в 1913 г.) и южного побережья (в 1914 г.), северная же и западная части со стороны Карского моря остались неисследованными. Осталось также неизвестным, представляет ли эта земля сплошной массив суши или же архипелаг, каковы размеры ее площади, конфигурация, геологическое строение, климатические свойства, животный и растительный мир.

Вся эта огромная исследовательская работа легла на плечи советских следопытов Арктики. В 1930 г. исследование Северной Земли было включено в план



Постройки первой полярной станции на острове Домашнем.

работ Арктического института. Планом предусматривалось устройство научно-исследовательской базы на западном ее берегу, комплексное ее исследование и картирование. Устройство этой базы поручено было экспедиции на ледокольном пароходе «Седов» под начальством О. Ю. Шмидта, производившей в навигацию 1930 г. целый ряд работ на Земле Франца-Иосифа и Новой Земле.

На «Седове» находилась и группа полярных работников во главе с Г. А. Ушаковым, на которую и возлагалась эта трудная и ответственная задача по исследованию Северной Земли.

Плавание «Седова» в 1930 г. от Новой Земли через северный район Карского моря к Северной Земле само по себе принесло целый ряд новых географических открытий, а именно были обнаружены один за другим острова, получившие названия Кирова, Исаченко и др. 24 августа «Седов» бросил якорь у группы маленьких островов, лежащих, как впоследствии было установлено, километрах в 40 от западного берега Северной Земли. На одном из них и были выгружены разборный домик, снаряжение и продовольствие из расчета на три года. Здесь же была высажена и группа первых советских зимовщиков во главе с Г. А. Ушаковым.

Распрощавшись с зимовщиками и воспользовавшись чистой водой, экспедиция на «Седове» решила еще продвинуться на север, чтобы установить, как далеко простирается Северная Земля в этом направлении. Вечером впереди показалась неизвестная земля, покрытая ледниками. По глазомерной оценке «Седов» находился от нее в расстоянии семи миль, но приблизиться к земле мешал туман. Только утром следующего дня судну удалось подойти к ней на расстояние двух миль. Повидимому это был довольно большой остров. Тут же, по настоянию участников экспедиции, решено было назвать новую полярную землю «Островом Шмидта».

Полярники, оставленные «Седовым» на маленьком пустынном островке близ западного берега Северной Земли, провели несколько санных рейсов по ней, во время которых и родились все основные географические названия, украшающие ныне ее карту.

Устроившись в собранном «седовскими» плотниками домике и смонтировав радиостанцию, зимовщики стали осматривать свои новые владения. Они пересекли островок вдоль длинной его оси на северо-запад, съехали на морской лед. Следуя дальше, выяснили, что здесь целая цепочка из пяти небольших островков, образующих самостоятельный маленький архипелаг. Обследовав их, дали им всем названия. Крайний в группе, дальше других выдающийся в море, назвали новоземельским термином «Голомянный» (расположенный в море).

Островок, где была построена база, наименовали «Домашним», как и полагается для острова, где впервые возникло человеческое жилье. Удлиненный остров, тянущийся параллельно Голомянному и Домашнему, назвали «Средним», а самый крайний к Северной Земле — «Восточным».

Исследованию самой Северной Земли предшествовало устройство продовольственных депо по пути будущих маршрутов. Всего за два года зимовщиками было сделано пять больших маршрутов и ряд вспомогательных.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ ПЕРВОГО МАРШРУТА

Первый маршрут, предпринятый вскоре же после высадки и длившийся десять дней (с 1 по 10 октября 1930 г.), имел своею задачей общее знакомство с неизвестным западным берегом Северной Земли и закладку главного продовольственного депо. Перебравшись на собачьих упряжках через замерзший пролив, отделяющий островок Восточный от Северной Земли, исследователи в виду наступивших сумерек разбили лагерь.

Утром тронулись в дальнейший путь.

Новые земли всегда полны загадочности и заставляют путешественников с особым любопытством разгадывать их незнакомые черты. Когда к полудню выглянуло солнце и впереди, куда лежал их путь, открылись две столообразные возвышенности от 200 до 300 м высоты, исследователи невольно задали себе вопрос: что это такое, обособленные ли острова или сплошная земля? Решили продолжать путь к левой из этих возвышенностей. При помощи бинокля они установили, что слева от их курса лежит низменный остров, а впереди коренная земля с возвышенностями, виденными еще утром. Подвигаясь к северу, не доезжая до земли километров 15—20, пришлось снова стать на ночлег.

Третьего октября была солнечная тихая погода. Столообразные возвышенности рисовались совершенно отчетливо на ясном фоне неба.

Теперь уже не было никакого сомнения в том, что это Северная Земля. Тогда исследователи назвали первую гору, к которой приближались, горой Серпа и Молота, следующую справа, к югу, горой Сталина и третью, наиболее южную, горой Калинина. Так, в процессе путешествия, родились советские географические названия на Северной Земле.

Стояла осень, небо снова заволокло тучами, на ясную погоду в это время года трудно было рассчитывать для точных астрономических наблюдений, поэтому путники принялись исследовать местность. Это исследование показало, что Северная Земля по крайней мере в летнее время — не мертвая пустыня, так как они нашли здесь засохшие цветы и плоды желтых маков, камнеломок и даже карликовый полярный ивняк, а также следы пребывания полярной совы, лемминга и песца.

На следующий день, продолжая путь, зимовщики встретили довольно глубокую лощину речки, прорезающей террасу ущельем до уровня моря. На высоком берегу, над речкой, где снег не залеживается, а сдувается ветром, на приметном месте путники заложили главное продовольственное депо.

Устроив депо, отправились далее вдоль берега, и километров через 10 выяснилось, что они пересекают обширную бухту от 5 до 15 км ширины. Ее назвали Советской.

6 октября мешала продвигаться пуржистая погода, а 7-го обогнули Советскую бухту, за которой берег круто повернул к северу. Проехав 26 км расположились лагерем у высокого, крутого мыса, дав ему имя Октябрьского. С этого мыса на запад была отчетливо видна обнаруженная еще в начале пути возвышенность с ледниковой шапкой в центре. Расстояние, отделяющее ее от мыса Октябрьского, можно было определить в 15 км. После весенней съемки 1932 г. выяснилось, что эта возвышенность представляет собой остров. Он был назван «Пионером».

Отсюда путники решили вернуться обратно. В этот первый маршрут был впервые достигнут западный берег Северной Земли, где в бухте у подножья горы «Серп и Молот» поднят советский флаг. Отсюда было пройдено на север до мыса Октябрьского 35 км и на юг до полуострова, названного «Парижская Коммуна», к маленькому архипелагу — около 40 км. Устроено было главное продовольственное депо, произведена съемка пройденного пути и дан первый цикл географических названий.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ ВТОРОГО МАРШРУТА

23 апреля 1931 г. зимовщики выехали во второй, наиболее серьезный, маршрут вокруг северной оконечности Северной Земли. Путь держали на знакомую уже вершину «Серп и Молот», которая на этот раз благодаря ясному дню и рефракции была отчетливо видна еще издали. Держа путь на северо-восток, а через пролив на север, путники видели тянувшийся в том же направлении берег северного острова, очевидно весьма значительных размеров. Остров, вдоль берега которого они следовали в первый свой осенний маршрут и где находился мыс Октябрьский и Советская бухта, они назвали «Островом Октябрьской революции», а остров, лежащий к северу,—«Комсомольцем». Пролив же, разделяющий два эти острова, был назван проливом Красной Армии.

Продвигаясь дальше, теперь уже к востоку, вдоль пролива Красной Армии, первомайский праздник труда и весны путники встретили при 18° мороза в лагере, разбитом за высоким скалистым мысом острова Октябрьской революции. Отсюда была уже хорошо видна величественная масса скалистого мыса Ворошилова, достигнутого Ушаковым еще в марте для заброски на восточный берег Северной Земли продовольственного депо для второго маршрута. До мыса Ворошилова отсюда было приблизительно километров 50. Этот мыс возвышается у восточного устья пролива Красной Армии, символически говоря о постоянной и тесной связи между этими двумя названиями.

Достигнув восточного устья пролива, встали лагерем на одном маленьком островке, входящем в небольшую группу островов, состоящих из диабаза (откуда они и получили название Диабазовых), в 6 км от мыса Ворошилова. Здесь-то и находилось продовольственное депо, завезенное Ушаковым. В общем от вершины «Серп и Молот» путники прошли 96 с лишним километров и вышли по их расчетам на восточный берег Северной Земли, следуя вдоль неизвестного до этого времени пролива. Установленный инструмент для астрономических наблюдений при благоприятной погоде показал хорошие данные для предварительных вычислений, которые подтвердили, что советские полярники вышли на восточный берег, но что конфигурация его здесь не совпадала с тем, что было нанесено на карту Вилькицкого, а отодвигалась к западу больше чем на 8 км.

Мыс Ворошилова представляет собой величественный скалистый обрыв высотою около 400 м, обращенный к морю. За ним берег острова Октябрьской революции круто поворачивал к юго-востоку. С Диабазовых островков видно было, что восточный берег острова «Комсомолец» также простирается в меридиональном направлении на север, куда партия советских исследователей и намеревалась направить свой дальнейший путь. Мыс Ворошилова, таким образом, являлся северной конечностью острова Октябрьской революции.

Прежде чем направиться к северу для обследования восточного берега острова «Комсомолец», партия исследователей решила пройти несколько к югу, чтобы достигнуть места высадки экспедиции Вилькицкого — на мысе Берга. Через 25 км она пересекла глубокий фиордообразный залив Матусевича, а километров через 46 прибыла на мыс Берга. Здесь советская партия обнаружила астрономи-

ческий столб Русской гидрографической экспедиции и остатки бамбукового флагштока, на котором был когда-то поднят российский флаг.

Сомкнув, таким образом, советский сухопутный маршрут с морским курсом первооткрывателей восточного берега Северной Земли, наши исследователи направились вновь на север изучать береговую линию острова «Комсомолец». Партия следовала вдоль берегового припая, загроможденного вмерзшими айсбергами.

Лагерем встали у подножья столообразной ледниковой горы в 24 с лишком метра высотой. Взобравшись на нее, осмотрели предстоящий впереди путь и убедились, что дальше следует ехать на север по краю ледникового щита. Но увеличивавшиеся трещины, предательски замаскированные снегом, все чаще пересекали путь и заставили партию вернуться к месту последнего лагеря, чтобы оттуда все же продолжать путь по морскому льду.

Здесь во время ночовки разразилась снежная буря, длившаяся целые сутки и задержавшая движение вперед. Однако к 14 мая они продвинулись к северу более чем на 100 км, выйдя уже за пределы Земли, нанесенной когда-то на карту русской экспедицией. Произведенные астрономические наблюдения показали, что они находятся на широте 81° 11', т. е. уже на предполагаемой Вилькицким оконечности Северной Земли, а берег продолжал уходить все дальше на север.

Лишь 16 мая партия достигла, наконец, северной оконечности острова «Комсомолец», а вместе с тем и всей Северной Земли, где берег определенно завернул на запад. Море здесь было свободно от льда. Колонии чистиков на мысе Ворошилов говорили о том, что открытое море здесь явление не случайное, а более или менее длительное, так как иначе в ледяной пустыне чистикам нечем было бы кормиться.

При обследовании северной оконечности выяснилось, что она образует мыс. Этот мыс получил название «Мыс Молотова». Трехдневные работы по астрономическому определению этого пункта показали, что широта его 81°16'1, а долгота 95°42'8. Бутылка с соответствующей меморальной запиской, вложенная в пустой керосиновый бидон, вкопанный в лед, и бамбуковая веха должны были свидетельствовать перед будущими исследователями Северной Земли это завоевание советских полярников, достигнувших самой северной ее географической точки.

Далее следовали вдоль края ледникового барьера, так как наступила уже полярная весна и береговой припай был ненадежен. Исследователи обогнули остров «Комсомолец» и стали спускаться к югу. Встреченным по пути своего следования мысам участники экспедиции дали географические названия Карла Либкнехта, Куйбышева и Фрунзе.

Переправившись через лед пролива, продолжали путь вдоль берега нового острова, спускаясь все к югу. Позже выяснилось, что это был остров «Пионер».

Лишь 29 мая путники заметили на юге как будто знакомые острова и, поглядев в бинокль, узнали свой маленький архипелаг с островом Домашним, где их ждали тепло и уют домашнего очага и заслуженный отдых.

Этот весенний маршрут в обход северной оконечности Земли — острова «Комсомолец» — был проделан в течение 38 дней, причем было пройдено 700 с лишком км, из них со съемкой — 608 км.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ ТРЕТЬЕГО МАРШРУТА

В этот маршрут исследователи вышли 1 июня, через 2 дня после возвращения из нелегкого похода вокруг острова «Комсомолец». Советские полярники, видно, не спешили отдыхать. Они старались использовать короткое полярное

лето, чтобы охватить возможно большую площадь Северной Земли своими исследованиями.

На этот раз маршрут был намечен вокруг острова Октябрьской революции с пересечением Земли от залива Сталина до фиорда Матусевича и далее на юг через пролив Шокальского, хотя тогда еще не было известно, что это именно пролив. Весеннее таяние снегов и льдов на суше и на море делало этот маршрут особенно тяжелым и рискованным.

Для пересечения острова Октябрьской революции наши исследователи отправились с острова Домашнего напрямик к заливу Сталина. Из этого обширного залива, закованного еще в ледяной панцырь, путешественники заехали в устье большой реки, впадающей в залив и проложившей себе путь в широкой ледниковой долине. По этой речной долине и решено было пересечь остров и достигнуть фиорда Матусевича на восточном берегу.

По мере продвижения вперед выяснилось, что верховья этой речки сходятся с истоком другой речки, впадающей уже в фиорд Матусевича. Вторая речка образовывала своим течением глубочайшее узкое ущелье, приведшее полярников в самый фиорд. Здесь наших путешественников неожиданно встретила полярная весна в полном разгаре: днем, пока они спали, снег на островке, на котором был разбит лагерь, под действием весенних лучей солнца совершенно исчез, так что нарты очутились на голой земле, а на льду фиорда появились огромные лужи воды. Кругом летали крикливые чайки, слышалось веселое щебетание пуночек и гуканье полярной совы.

Берег фиорда, вдоль которого двигались упряжки, постепенно становился круче и, наконец, превратился почти в отвесную скалистую стену, изрытую каменистыми уступами. Тысячи люриков и чаек гнездились на этих уступах, наполняя воздух сплошным гомоном. Обилие пернатых постояльцев дало повод нашим путешественникам назвать эту гору «Базарной». У подножья горы Базарной, в том месте, где начиналось расширение фиорда Матусевича, который имел здесь уже от 10 до 15 км ширины, путники стали лагерем. Впереди уже было видно отсюда открытое море бр. Лаптевых.

Далее они направились к югу и, минуя мыс Анучина, стали приближаться к загадочному еще тогда не то заливу, не то проливу Шокальского, с тем чтобы окончательно установить конфигурацию и размеры острова Октябрьской революции. Чем дальше углублялись они в «залив» Шокальского, тем яснее становилось, что это пролив, достигавший 20—25 км ширины.

На одной из береговых террас в обнажениях гранита были обнаружены кварцевые жилы с вкраплением колчеданов и обильными, хорошо сформированными кристаллами турмалина густого черного цвета. Признаки присутствия олова дали повод назвать этот мыс Оловянным.

20 июня с возвышенности у лагеря при ясной солнечной погоде путешественники отчетливо увидели в расстоянии 60—80 км впереди, что берег противоположной стороны пролива кончался обширной низменностью. Из этого они заключили, что это и есть оконечность самого южного острова Северной Земли — мыс Неупокоева. Между тем берег острова Октябрьской революции, вдоль которого они продолжали следовать, шедший теперь на юго-запад, стал все круче заворачивать к западу. Это окончательно подтверждало, что «залив» Шокальского является проливом, что они обогнули центральный остров и выходят на западную его сторону, обращенную к Карскому морю. Достигнув мыса, откуда берег повернул уже на северо-запад, и найдя, что он является наиболее южной конечностью острова Октябрьской революции, полярники сделали здесь стоянку для отдыха собак и определения астрономического пункта, назвав этот мыс мысом Якова Свердлова.

Весна принесла с собой новые краски и положила на черных местах солнечного пригрева зеленые пятна микроскопической полярной ивы, желтые блики распускающихся цветов альпийского мака и голубые куртинки незабудок. Это было похоже на скромную улыбку сурового лика земли, бывшего долгие зимние месяцы покрытым снежной фатою.

Появились гуси, гагары, кулички, причем парный лет гусей говорил о том, что они здесь гнездуют и выводят птенцов.

Путь к острову Домашнему вдоль западного берега Земли был тяжел и мучителен как для людей, так и для собак вследствие весеннего таяния снегов и ледового покрова: нередко нарты проваливались в снежную кашу, собаки тонули в подснежной воде, путники едва переставляли ноги. Пересекать встречающиеся бухты и заливы по рыхлому покрову становилось уже невозможным. Особенно тяжела была попытка пересечь по льду для сокращения расстояния глубоко вдавшуюся в берег бухту. Эту попытку пришлось оставить и свернуть к берегу на стоянку, а бухта получила название Снежной.

Для того чтобы характеризовать трудность финала этого третьего похода, достаточно сказать, что из-за распутицы участок пути в 250 км партия одолевала целый месяц, тогда как при крепком льде и снеге его можно было бы пройти со съемкой в неделю. Как бы то ни было, путники завершили и этот свой 51-дневный маршрут, замкнув съемку острова Октябрьской революции — центрального острова Северной Земли.

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ ЧЕТВЕРТОГО И ПЯТОГО МАРШРУТОВ

В феврале 1932 г. был предпринят четвертый маршрут, посвященный исследованию и съемке самого южного острова архипелага Северной Земли, названного «Большевик». Для обеспечения этого путешествия предварительно было заброшено продовольственное депо на мыс Неупокоева. Отправились уже знакомой дорогой, особенно памятной перенесенными прошлой весной трудностями при возвращении домой.

Трудно было поверить, что этот берег, где тогда каждый километр приходилось брать с боя, теперь представлял собою прекрасный путь, по плотному снегу которого нарты скользили легко. К тому же и погода стояла ясная и тихая.

Мыс Свердлова в проливе Шокальского достигли на этот раз беспрепятственно. Пройдя еще километров 20, разбили лагерь, с тем чтобы назавтра приступить к пересечению этого пролива и впервые вступить на остров «Большевик». От места лагерной стоянки благодаря солнечной погоде и прозрачному воздуху был отчетливо виден весь восточный берег этого острова. В глубине его возвышался ледниковый купол, ослепительно сверкающий на солнце.

Ширина пролива была здесь около 25 км. Переправившись благополучно через довольно торосистый лед, проникли вглубь ледниковой долины и стали лагерем при устье глубокого фиорда, которому дали имя Тельмана. При его осмотре выяснили, что он имеет около 15 км в длину и 3 км ширины при устье, что в него спускается глетчер, достигающий уровня моря, и что берега его скалисты, обрывисты и достигают 200 и выше метров высоты. От этого фиорда путь исследователей лежал вдоль пролива Шокальского берегом на юго-запад и шел в этом направлении прямо, как вытянутый по линейке.

Обогнув мыс Неупокоева, партия вышла на южный берег острова «Большевик» и стала двигаться вдоль пролива Бориса Вилькицкого, экспедиции которого удалось наиболее подробно исследовать, сделать опись и дать ряд географических названий именно этому побережью Северной Земли. На протяжении всего пути вдоль пролива Вилькицкого, от мыса Неупокоева, советским полярникам не пришлось поэтому давать новых географических названий.

Обогнув остров с восточной стороны, путешественники вновь вошли в про-

лив Шокальского, стремясь замкнуть свой маршрут у фиорда Тельмана и получить, таким образом, полное представление о конфигурации острова «Большевик». Это им вполне удалось. Новые географические названия появились именно на этом последнем участке их пути: им пришлось пересечь два новых фиорда. Они назвали один из них «Партизанским», а другой — «Спартак».

Весь поход вокруг острова «Большевик» занял 45 дней, в которые было пройдено 1 119 км, из них со съемкой 702 км.

Пятым маршрутом был охвачен, изучен и заснят самый малый остров архипелага «Пионер». На это понадобилось всего 8 дней работы, а протяжение маршрута выразилось в 320 км.

1 июля с островка Среднего из группы Домашнего архипелага, через знакомый уже пролив Красной Армии, партия выехала на остров «Пионер», следуя вдоль западного его берега на север и северо-запад. Километров через 15 стало ясно, что это на самом деле остров четвертый по счету в архипелаге Северной Земли и самый маленький. Выяснилось также, что он отделяется от своего старшего собрата острова «Комсомолец» проливом от 4 до 12 км ширины. Пролив этот назвали проливом Юнгштурм, что вполне отвечало географическим названиям этого уголка Северной Земли.

Первое географическое название, которое исследователи дали мысу, встреченному на западном берегу острова «Пионер», было имя Крупской.

Обогнув мыс Крупской, партия проникла в глубокий залив, которому дала имя Калинина.

Исследованием и съемкой этого острова группа Ушакова закончила свои двухлетние работы по изучению архипелага Северной Земли, впервые сорвав географическую тайну, окутывавшую эту землю со дней случайного ее открытия русской географической экспедицией, и выявив контуры земли такими, какими мы знаем их теперь.

ОСТРОВ ДОМАШНИЙ

Это географическое название, как и большинство других, дано было островку Г. А. Ушаковым. Почему же все-таки Домашний? А потому, что именно на этом островке Северной Земли появилось первое постоянное человеческое жилье — там, где раньше обитали одни лишь полярные медведи да песцы.

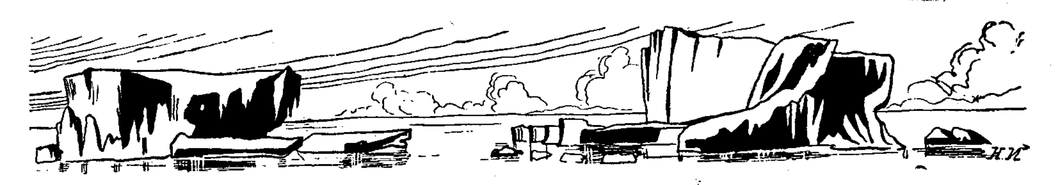
Уже после ухода ледокола «Седов» зимовщики доделали завезенный сюда в разобранном виде и поставленный домик, который должен был служить им приютом. Впервые на Северной Земле запахло дымом человеческого очага.

Остров Домашний — это символ горящего очага, символ тепла, света и огня. Но огни советской Арктики — это уже не дымные, разъедающие глаза костры прежних полярных путешественников. Окна первого дома полярной станции на острове Домашнем приветливо засияли во мраке полярной ночи ярким электросветом. Лампочка Ильича служила путеводной звездой первым советским исследователям Северной Земли, когда они возвращались домой из своих тяжелых походов.

И сколько таких путеводных огней сияет в наши дни на заснеженных, заледенелых полярных островах, мысах, в бухтах и заливах Арктики!

В постоянном павильоне Советской Арктики на территории Центрального парка культуры и отдыха им. Горького в Москве есть большая карта советского сектора Арктики, сделанная на матовом стекле. Когда дежурный сотрудник павильона повертывает выключатель и на этой карте одновременно вспыхивают десятки светящихся точек, обозначающих местонахождение наших полярных станций, посетитель останавливается, пораженный величием этого зрелища.

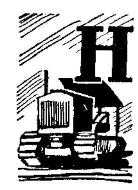
Огни Арктики сверкают драгоценным ожерельем вдоль Северного морского пути. Они рассеяны по всем, даже самым отдаленным и уединенным землям и островам, вещая о том, что неприступная в прошлом Арктика обживается и «одомашнивается» с каждым годом все более и более.



Советы молодым полярникам

Н. ХОДЕЕВ

ЭКСПЛОАТАЦИЯ ТРАКТОРОВ-ВЕЗДЕХОДОВ В АРКТИКЕ



На большинстве наших полярных станций имеются большие излишки запасных частей для тракторов, которых хватит на многие годы.

Однако каждый год, когда комплектуется новый состав полярных станций, подбирается для них заново и все оборудование. Из года в год завозится на станции лишнее оборудование и материалы. А ведь их в Москве приходится доставать с большим трудом. Это получается потому, что учет оборудования, производимый большей частью самими механиками, поставлен плохо. Кроме того все ведомости учтенного оборудования хранятся не в отделах по завозу оборудования, а в бухгалтериях управлений, которые не обращают внимания на то, что тратятся средства на повторный завоз одних и тех же запасных частей.

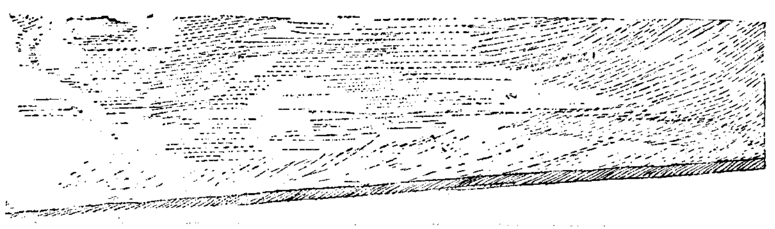
Механик перед тем как заняться комплектованием оборудования, должен убедиться, какое оборудование есть на полярной станции. Для этого ему необходимо проверить ведомость сдачи оборудования прошлой сменой. Только после этого уже можно выписывать или закупать недостающее оборудование и материалы.

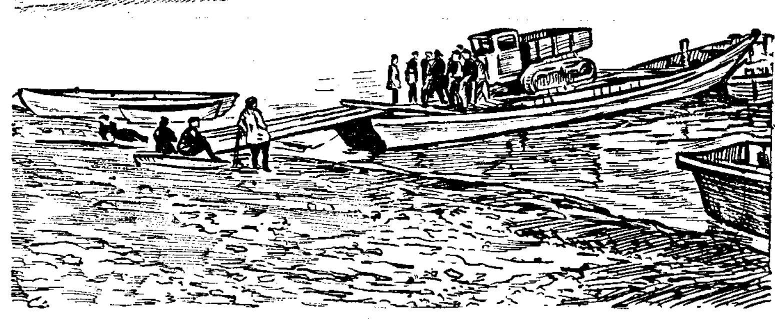
И сами механики и руководители соответствующих отделов Управления полярных станций мало обращают внимание на завоз таких деталей, как болты, шайбы, гайки и другой крепежный материал, а на станциях машины часто выходят из строя именно из-за отсутствия таких мелочей. Каждый механик должен внимательно следить за тем, чтобы ко всем новым машинам было послано необходимое количество крепежных деталей.

Многие механики набирают с собой на станцию такие инструменты, как штангели, микрометры и другие дорогостоящие мерительные инструменты, а в то же время не берут комплектов метчиковых плашек, хорошее зубило, молоток и шведский ключ. Например на полярной станции бухта Тихая в зимовку 1937—38 гг. у механика радиостанции было 4 комплекта дорогостоящего мерительного инструмента и ни одного хорошего шведского ключа. Нужно помнить, что всякая машина без комплекта необходимого инструмента значительно теряет свою стоимость: если специальные гайки отвертывать при помощи молотка, то машина в короткий срок может выйти из строя.

Инструмент, завозимый на станцию, часто бывает очень низкого качества. Механики не проверяют его перед отъездом, а после присылают телеграммы, в которых жалуются на плохой инструмент.

Молодым механикам, работающим на тракторах-вездеходах, мы можем посоветовать следующие методы эксплоатации этих машин в Арктике, особенно под-





Выгрузка вездехода в Чаунской губе.

готовки моторов к запуску. Если машина на полярной станции хранится под открытым небом, то во избежание заноса ее снегом рекомендуется после работы ставить машину на самом открытом месте, чтобы ее со всех сторон обдувало ветром. Ни в коем случае нельзя закрывать мотор капотом, а наоборот максимально его раскрыть. Если закрытая машина имеет хоть небольшое отверстие, то снегом ее настолько забивает, что потом приходится этот плотный снег удалять при помощи ножа или отвертки. Если же машина будет максимально открыта, то снег будет продувать и мотор останется чистым.

Практика многолетней работы в Арктике показала, что вместо воды для охлаждения моторов нужно употреблять незамерзающую жидкость. Механик должен заранее позаботиться о ее приобретении. В качестве незамерзающей жидкости нужно употреблять или антифриз или смесь денатурата с глицерином и только в крайнем случае керосин.

Спускать масло после работы не нужно, заливка горячего масла все равно не обеспечивает прогрева мотора. Механики-водители на полярных станциях мыса Челюскина, острова Рудольфа, бухты Тихой подогревали нижнюю часть картера двигателя до тех пор, пока мотор начинал легко проворачиваться рукой. После этого заливали компрессионные краники хорошим бензином, а иногда и эфиром и тогда машина легко запускалась.

Вместо тавота в коробку скоростей или диференциал сразу же по приезде на станцию нужно залить цилиндровое масло. Перед запуском мотора диференциал нужно хорошо подогреть паяльной лампой, так как масло настолько сгущается, что машина тяжело трогается с места. На такой запуск мы затрачивали не более 40 минут в самую плохую погоду.

Осенью, когда механики приезжают на полярную станцию, до тех пор пока не выпал первый снег, они должны перевезти в безопасное место необходимое количество бочек горючего и масла. Если этого сделать нельзя, то нужно сложить бочки в порядке под открытым небом и поставить около них вехи, так как в полярную ночь очень трудно найти засыпанные снегом бочки. Отыскивать эти бочки иногда приходится не только механикам, но и всему персоналу станции. Кроме того, когда каждую бочку приходится отрывать и брать из нее горючее, оно расходуется не экономно. Много горючего проливается зря, в него попадает снег. От этого засоряются бензинопроводы и часто отказывается работать двигатель.

◄ ● ►



Рационализаторская мысль

И. СПИЦЫН

НОВЫЙ ЛЕДОМЕР

До сих пор на полярных станциях для измерения толщины льда применялась рейка-глаголь. Но она очень громоздка и неудобна в работе. Для нее нужна широкая цилиндрической формы лунка. Выдолбить такую лунку очень трудно, особенно когда ее заливает надледная вода.

Для опускания старой глаголи с неподвижным выступающим пальцем (рис. № 1) нужна была лунка, которая книзу расширяется, что сильно увеличивало трудоемкость долбежки. При вырубании льда пешней, лунка получается конусообразной и для измерения толщины льда ее нужно дополнительно долбить.

Невольно возникла мысль о такой ледомерной рейке, которая могла бы проходить в лунку небольшого диаметра. Для этого нужно было так изменить конструкцию глаголи, чтобы ее палец из неподвижного стал складным, т. е. убирался бы при опускании в лунку. Когда рейка достигнет нижней кромки льда, при помощи механической передачи палец должен приводиться в горизонтальное положение. Тогда можно, зацепив им за нижнюю грань льда, по рейке наверху производить отсчет.

Образец такой рейки (рис. № 2) я сделал на станции еще в 1937 г., но на практике его не применяли. По отзывам гидрологов такая рейка в морозы будет обмерзать и может отказать в работе.

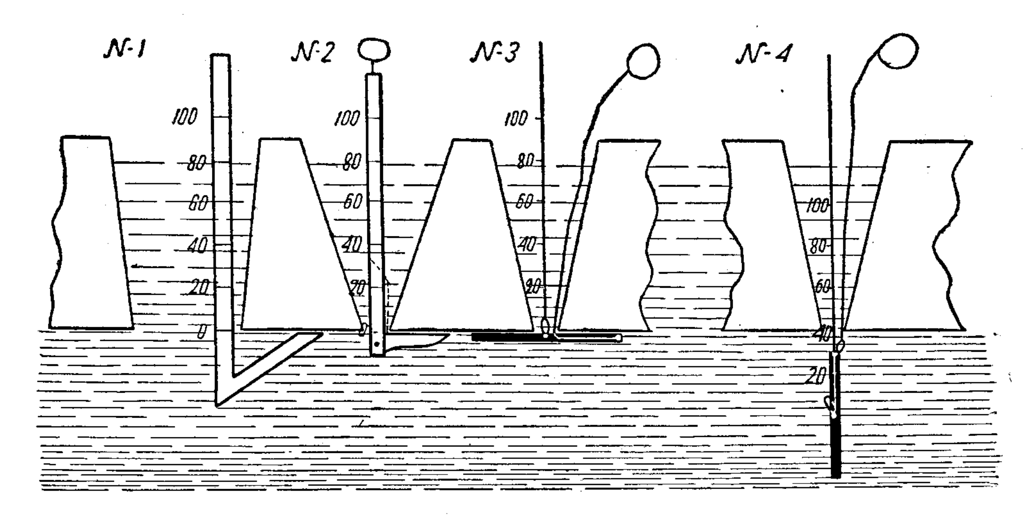
Суровая оценка моей первой рационализации заставила меня серьезно продумать этот вопрос.

В следующую зиму мною был предложен уже совершено другой тип рейки — портативный ледомер. Проверенный на практической работе в течение всей зимы, он получил самые наилучшие отзывы. Он не обмерзал, не отказывал в работе и был необычайно прост.

Этот прибор изменил весь метод измерения толщины льда. Если прежняя рейка была жесткой конструкции, то теперь в руках наблюдателя были только два шнура, а небольшая металлическая планка уходит под лед и при натяжении среднего шнура становится горизонтально под нижнюю грань льда. Отсчет толщины льда производится по шнуру.

Каково же устройство этого ледомера?

В металлической планке из полосового железа длиною около 60 см имеются два сквозных отверстия: одно посредине и другое на правом конце. К этой планке на съемных крючках пристегивается средний шнур или металлическая лента длиною до 1,2 м, разделенная на сантиметры. Крайний, вспомогательный шнур служит лишь для того, чтобы приводить металлическую планку в вертикальное положение.



Схематические чертежи последовательного изменения ледомера конструкции тов. Спицына.

Вот в основном и все устройство этого несложного ледомера (рис. № 3 и № 4).

При измерении толщины льда нужно также знать и высоту снегового покрова надо льдом, для этой цели сама металлическая планка поделена на сантиметры. Таким образом этот простой двухплечий рычаг выполняет и второе назначение — снегомера.

Кроме того к этой же металлической планке можно прикреплять на съемных крючках водяной термометр для измерения температуры на поверхности воды.

Это третье назначение ледомера существенно улучшает методику наблюдений над температурой воды в зимнее время. Зная толщину льда в данном месте, можно опускать термометр на любую глубину от нижней грани льда.

По сравнению с применявшейся до сих пор рейкой-глаголи, ледомер имеет много преимуществ: он значительно портативнее, т. е. меньше и легче глаголи. Если металлическую планку сделать посредине шарнирной, т. е. складной, то длина ее еще уменьшится наполовину и весь прибор сможет уместиться в кармане.

У этого ледомера исключена всякая возможность обмерзания, что очень важно при работе в полярных условиях. Кроме того им можно пользоваться в лунках любых размеров.

При вырубке льда аммоналом у лунок могут получиться обколотые нижние кромки. Тогда планку можно удлинить, надставив ее до нужных размеров.

Этот ледомер проверен в зиму 1938 г. на полярной станции Варнек. Но несмотря на все его преимущества он пока остается только рационализаторским предложением, хотя изготовление ледомера настолько несложное, что он может быть изготовлен на месте самим наблюдателем.

Применение этого ледомера избавит Управление полярных станций и другие учреждения Гидро-метеорологической службы от снабжения станций рейками-глаголями, которые непроизводительно путешествуют от центра до далеких окраин СССР.

Первый эскиз ледомера был мною послан в Арктический институт в 1938 г., но там он пропал бесследно.

Второй эскиз с пояснительной запиской передан в гидрометеорологический сектор управления полярных станций, но и там для его реализации сделано пока еще очень мало, а ведь достаточно включить описание этого ледомера в инструкцию ледовым наблюдателям, и последние смогут изготовить его своими силами.

О т р е д а к ц и и. Начальник Гидрометеорологического отдела Управления полярных станций т. Сергеев сообщил нам, что Бюро рационализации и изобретательства изготовляет несколько образцов ледомера Спицына для полярных станций, а Управление полярных станций разослало указание об его изготовлении непосредственно на станциях.

Хроника

Передача по радиотелефону «Краткого курса истории ВКП(б)»

Самолет, прилетевший на остров Котельный, привез туда учебники «Краткого курса истории ВКП(б)». Полярники организовали передачу текста этого учебника по радиотелефону для своих товарищей, работающих на полярной станции острова Генриетты.

Лучшие стрелки полярных станций

Центральный комитет Союза работников Севморпути установил, что в стрелковых соревнованиях, проведенных в честь 21-й годовщины РККА и Военно-морского флота, первенство занял коллектив полярной станции Лескино, которому присуждена первая премия: грамота ЦК союза и бюст товарища Ворошилова. Стрелковая команда Лескино выбила 289 очков из 300 возможных, команда мыса Шмидта — 280, Маточкина Шара — 279 очков. Лучшие стрелки станции Лескино тт. Сипко и Кочегаров выбили по 97 очков из 100 возможных. 11 выдающихся стрелков-полярников премированы фотоаппаратами.

Свежее молоко в Амдерме

Круглый год дети полярников Амдермы обеспечены молоком. 9 коров в хозяйстве рудоуправления ежедневно дают больше 150 литров молока. Оно поступает в детские ясли, больницу, столовую и магазин.

Высшая летная подготовка пилотов и штурманов

Для повышения квалификации летного состава полярной авиации при Военно-Воздушной Академии им. Жуковского были организованы курсы высшей летной подготовки пилотов и штурманов. Отличникам учебы — пилотам тт. Федоренко, Хлебутину, Бакшт, Константинову, штурманам тт. Абросимову, Морозову и Штепенко — объявлена благодарность за добросовестное отношение к занятиям и достигнутые успехи. Отличники направляются на выполнение ответственных заданий.

Начальники полярных станций

Начальниками полярных станций на 1939/40 г. утверждены следующие товарищи: **П. А. Шоломов** — мыс Шмидта, **П. С. Солдатов** — Анадырь, **Б. А. Кремер** — бухта Тихая, **В. В. Степанов** — остров Рудольфа, **М. П. Дышкант** — Маточкин Шар, **В. В. Павловский** — Амдерма, **И. Ф. Битрих** — остров Белый, **С. В. Шманев** — остров Уединения, **С. В. Степанов** — мыс Челюскин.

Испытания механического ледового бура

На гидрографических промерных работах на мысе Челюскин произведены испытания механического ледового бура конструкции механика-орденоносца т. Шаламоуна. Приводимый в движение мотором «Л-6», бур проходит лед толщиной в полтора метра за 50 секунд. Ручным способом (пешнями) лунку во льду такой толщины можно продолбить лишь за несколько часов.

Полярные кадры из ненецкого населения

Полярники станции Маточкин Шар подготовил новые кадры из местного ненецкого населения. Закончили занятия радист т. Гавриил Вылко, механики тт. Василий Ледков, Кирилл Вылко и Егор Ледков. Все они в июле этого года приехали на экскурсию в Москву.

Переход строителей из Якутска в Абый

Строительная партия Якутстроя во главе с инженером-коммунистом т. Лыскановым совершила пешком и на лошадях переход из Якутска в Абый. Строители прошли около 2 000 км. Они пересекли три горных хребта, пробирались по наледи, 350 км двигались оленьей тропой.



Чукчи комсомольцы Тымнетахен (справа) и Верещагин, изучившие летное дело и окончившие парашютные курсы.

Полярные пилоты — чукчи

Летчики полярной авиации на севере обучают чукотскую молодежь летному делу. В группе учеников состоят чукчи — комсомольцы тт. Верещагин, Елков, Тымнетахен, Кеутуви и камчадал т. Шитиков. Зимой под руководством штурмана т. Богданова они основательно изучили теоретические основы летного дела. На экзаменах четверо учеников сдали все предметы на «хорошо», а т. Верещагин — на «отлично». Они прошли курс парашютной подготовки и на «отлично» совершили прыжки на парашютах с самолета. Тт. Тымнетахен, Кеутуви и Шитиков приступили к учебным полетам на самолете «У-2». Тт. Верещагин и Елков были выпущены в самостоятельные полеты еще раньше и занялись тренировкой. Под руководством пилота-стахановца т. Томилина они в июле этого года полностью закончат программу обучения на самолете «У-2». Начальник управления полярной авиации т. Мазурук дал распоряжение: всем ученикам которые успешно закончат программу полета на «У-2», вместе с инструктором т. Томилиным выехать в Москву. Зимой 1939/1940 г. они закончат летное образование в одной из школ Гражданского воздушного флота и сразу вернутся на Чукотку для постоянной работы там в качестве линейных пилотов.

Книги для народов Севера

В издательстве Главсевморпути вышли из печати новые книги для народов Севера. На эвенкийском языке изданы: М. Горький — «Старуха Изергиль» и «9 января», Тихонов — «Симон-большевик», Василевич — «Торганэй», эвенкийские сказки; на ненецком языке: Пырерка — «Сын старушки», ненецкие сказки; на экскимосском языке: Меновщиков — «Экскимосские сказки». Литература отправлена на Север для продажи.

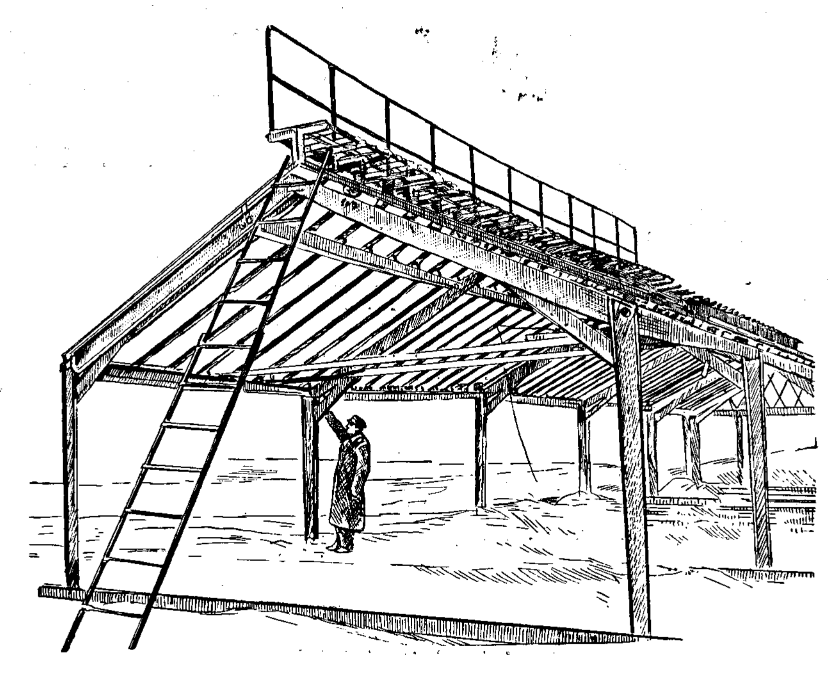
Экспедиция на вершину Анадырского хребта

Группа полярников мыса Шмидта в составе парторга т. Маслова, механика т. Смирнова и гидролога т. Гордиенко совершила восхождение на одну из вершин Анадырского хребта, близ истока реки Гтчватап (1 252 м над уровнем моря). Попытки подняться на эту вершину в прошлые годы не увенчались успехом.

Достигнув цели, полярники произвели фотосъемку местности и водрузили на вершине красное знамя.

Обследование малоизученного района

Экспедиция на островах Комсомольской правды обследует малоизученный район Северного морского пути. За весенне-летний период экспедиции предстоит покрыть триангуляцией площадь в 1 500 кв. км, топографической съемкой — 250 кв. км, снять 400 линейных км промера, провести магнитные наблюдения, гидрологические и другие научные работы.



Металлический каркас новой теплицы.

Теплицы для Арктики

Коллектив работников сельско-хозяйственного отдела Главсевморпути разработал для полярных станций и портов проект металлической теплицы фонарного типа. Такая теплица максимально использует световую площадь. Она отличается легкостью транспортировки, простотой сборки и долголетней службой. Организованы трехмесячные курсы тепличных мастеров.

Теоретическая конференция по истории партии

При Игарском политотделе состоялась теоретическая конференция товарищей, самостоятельно изучающих историю партии. Конференция была посвящена первой главе «Краткого курса истории ВКП(б)». Доклады сделали начальник гидро-метеорологической группы т. Бизунов и плановик т. Пивень. 7 участников конференции выступили с дополнениями к докладам.

Летний отдых горняков Амдермы

ЦК союза работников Севморпути выделил для рабочих и служащих амдерминского рудника 98 путевок в санатории и дома отдыха Сочи, Кисловодска и Ессентуков. Среди получивших путевки почетные полярники тт. Дзарасуев, Хабаров, бурильщики-стахановцы тт. Диамбеков, Рюмшин, Оськин, Никитин, шофер-ненец т. Хатанзейский, уборщица т. Игнашова.

Замеченные опечатки. По вине типографии на стр. 51 в последней строке напечатано: «специлистом». Нужно читать: «специалистом». На стр. 52, 5 строке сверху напечатано: «эту». Нужно читать: «это».

Художеств.-технич. редактор **М. А. Перельман**

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 1/VI—28/VI 1939 г. Подписано к печати 22/VII 1939. г. Бум. 70×108 см. 7 печ. л. (11 авт. л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита № Б—7602. Зак. тип. 693. Тираж 10000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10.



№ 7 ● ИЮЛЬ ● 1939 г.

СОДЕРЖАНИЕ

42

Цена 2 руб.



